У. Бриджмэн, Ж. Азар

ОДИН В БЕСКРАЙНЕМ НЕБЕ




SHOUT
SHARE
IT

Annotation

В своей книге американский летчик-испытатель У. Бриджмэн в художественной форме описывает испытательные полеты на специально созданном для исследования высоких скоростей самолете «Скайрокет». Приоткрывая завесу над строго засекреченной областью испытания современных экспериментальных самолетов в США, У. Бриджмэн подробно рассказывает обо всех этапах испытания самолета «Скайрокет» и о многочисленных рискованных положениях, в которые он попадал в процессе этой работы. Книга написана живо, увлекательно. Ее с большим интересом прочтут все любители авиации, а для авиационных специалистов она может представить и практический интерес.

- Уильям Бриджмэн, Жаклин Азар
  - Предисловие
  - Пролог
  - Глава I
  - Глава II
  - Глава III
  - Глава IV
  - Глава V
  - Глава VI
  - Глава VII
  - Глава VIII
  - Глава IX
  - Глава X
  - Глава XI
  - Глава XII
  - Глава XIII
  - Глава XIV
  - Глава XV
  - Глава XVI
  - Глава XVII
  - Глава XVIII
  - Глава XIX
  - Глава XX
  - Глава XXI
  - Глава XXII
  - Глава XXIII
- notes
  - 1

- ○ 2
- ○ 3
- ○ 4
- ○ 5
- ○ 6
- ○ 7
- ○ 8
- ○ 9
- ○ 10
- ○ 11
- ○ 12
- ○ 13
- ○ 14
- ○ 15
- ○ 16
- ○ 17
- ○ 18
- ○ 19
- ○ 20
- ○ 21
- ○ 22
- ○ 23
- ○ 24
- ○ 25

Уильям Бриджмэн, Жаклин Азар
Один в бескрайнем небе

Предисловие

В книге «Один в бескрайнем небе» американский летчик-испытатель Уильям Бриджмэн знакомит читателя с важным этапом развития американской авиационной техники — периодом перехода от дозвуковых скоростей к сверхзвуковым.

Автор раскрывает специфику профессии летчика-испытателя, уделяя особое внимание испытаниям новых экспериментальных самолетов. Он подробно рассказывает о своих переживаниях и чувствах, связанных с преодолением трудностей.

В книге рассказывается о тех опасностях, которые неизбежны при испытаниях в воздухе. К сожалению, все эти опасности невозможно предвидеть заранее, какими бы достоверными научными данными ни располагали талантливые конструкторы. Знающий, опытный летчик-испытатель должен уметь с предельной точностью и железной последовательностью воспроизводить в своем воображении не только те действия, которые отработаны для выполнения данного полетного задания, но и действия, необходимые для вывода самолета из любой аварийной ситуации.

Бриджмэн убеждает, что летчик более чем кто-либо иной заинтересован не только в благополучном, но и в успешном воплощении идеи, заложенной в новом, еще не испытанном в воздухе самолете. Никто так не ждет и о такой проницательной остротой не предвидит возможность возникновения новых опасных явлений, никто с такой тщательностью, усердием и пылкостью воображения не готовится к встрече с ними, как летчик-испытатель. Задолго до испытательного полета он начинает готовиться к выполнению задания, изучает теоретические вопросы, материальную часть самолета и двигателей, советуется с инженерами, расспрашивает конструкторов, стремясь углубить свои знания. С раннего утра до поздней ночи мысли его полны предстоящим испытанием, которое превращается у него прямо-таки в навязчивую идею. Бриджмэн знает, что в испытательном полете бесчисленные манипуляции и действия должны совершаться быстро и в строго определенной последовательности. Своевременное включение и выключение записывающей аппаратуры, передвижение различных рычагов, переключение десятков тумблеров, постоянное наблюдение за многочисленными приборами и устройствами, сигнализирующими о нормальной или ненормальной работе материальной части, о точности пилотирования — все это требует колоссального напряжения и зависит в первую очередь от

памяти и внимания летчика-испытателя. Забыть что-либо в испытательном полете — значит в лучшем случае сорвать задание, а в худшем — попасть в катастрофу. Ошибки в полете — это главным образом ошибки памяти и внимания.

Бриджмэн применяет целесообразный, эффективный метод подготовки себя к полету, который, по-видимому, утвердился среди летчиков-испытателей большинства стран. Сущность его такова: максимально автоматизировать действия, совершаемые в полете, чтобы освободить сознание для принятия основных решений. Тренировку летчик-испытатель проводит, сидя в кабине самолета; затем он дополняет ее, воспроизводя в своем воображении все детали предстоящего полета. Такая подготовка вместе с заранее продуманными вариантами действий и дает те готовые «рецепты», которыми можно мгновенно воспользоваться в случае внезапного возникновения аварийной ситуации. В момент происшествия обычно некогда раздумывать. Работу мысли в таких случаях крайне затрудняет недостаток времени и необходимость координировать бесчисленные движения, требующие большой точности. При отсутствии заранее подготовленного решения недостаток времени легко может привести к растерянности. Пожар в воздухе, бафтинг, флаттер, всевозможные срывы потока, доводящие иногда до штопора, обледенение прозрачных поверхностей кабины, почти полностью исключающее возможность благополучного приземления, отказ управления в самые неожиданные моменты и в самых различных режимах полета и другие разнообразные до бесконечности опасные явления стоят на пути освоения нового самолета. Автор ярко описывает эти характерные для профессии летчика-испытателя моменты борьбы в аварийном положении. Особенностью их является одиночество, вынужденная самостоятельность решений и активных действий в самые опасные моменты полета. Немногие знают, что в эти секунды, требующие самых продуманных и точных действий, человек не может разговаривать. Взрыв чувств и вихрь мыслей заставляет действовать молниеносно, и мысль едва успевает опережать действия. Сосредоточенность и напряжение так велики, чувства так глубоки и сильны, а развязка приближается с такой неумолимой быстротой, что человек не в состоянии говорить. Чем сложнее и напряженнее работа, чем глубже переживания, тем короче время, необходимое для размышления, тем труднее выражать свои мысли и переживания словами. Поэтому, как говорит Бриджмэн, летчик одноместного самолета часто успевает только сообщить о возникшей аварийной ситуации, а затем может умолкнуть навсегда…

Однако нельзя возводить в абсолют «одиночество» летчика-

испытателя, как это делает Бриджмэн. В летных испытаниях нового самолета летчику-испытателю действительно отводится важнейшая роль — доказать, что самолет может летать, и с достаточной точностью определить его возможности. Но в целом испытание самолетов не является исключительной заслугой «одиночек в небе» — это только завершение длительного и упорного труда большого творческого коллектива.

Одной из наиболее замечательных черт настоящего летчика-испытателя является настойчивая, упорная борьба за спасение самолета в аварийных случаях. Летчик часто рискует жизнью в этой борьбе за спасение самолета, за труд коллектива, создавшего и испытывающего этот самолет. В трудной обстановке летчик-испытатель должен проявить исключительную смелость, осторожность и мастерство, чтобы не только обнаружить признаки новых опасных явлений, но и сделать следующий убедительный шаг — доказать конструкторам и аэродинамикам, что это явление действительно существует. И при этом самолет необходимо посадить целым и невредимым. Однако в любых условиях самым главным остается спасение жизни летчика-испытателя.

В условиях американской действительности этот вопрос решается иначе. Если летчик не смог спасти самолет, а сам остался жив, он рискует не только своей репутацией, но и своей карьерой со всеми вытекающими отсюда последствиями. Владельцы американских авиационных фирм и руководство ВВС США не считаются с жизнью летчика-испытателя. Бриджмэн отмечает, что во время войны в Корее только на одной авиационной базе Эдвардс ВВС США потеряли за 9 месяцев 62 летчика-испытателя, испытывавших авиационную технику, предназначавшуюся для отправки в Корею.

В отдельных эпизодах книги раскрывается неприглядная картина эксплуатации летчиков-испытателей авиационными фирмами. За свою опасную работу они получают буквально гроши. Однако Бриджмэн говорит об этом очень осторожно, полунамеками, не желая, очевидно, разгневать своих хозяев. Рассказывая о контракте на чрезвычайно сложные и опасные испытания экспериментального самолета «Скайрокет», заключенном им с авиационной фирмой Дуглас, Бриджмэн с горечью замечает: «Год работы летчика-испытателя оценивался дешевле двух вечерних выступлений исполнителя модных песенок в Лас-Вегас».

Бриджмэн ярко рисует психологию и взаимоотношения американских летчиков-испытателей и авиационных инженеров. Во всех неблагоприятных случаях летчик — страдающая сторона,

а инженеры — «мастера логарифмических линеек», как их называет Бриджмэн, — всегда правы. Инженеры «смелее» идут на риск, чем летчик-испытатель, — вот что не нравится Бриджмэну. Больше того, они толкают летчика на риск, без которого иногда нельзя решить задачу до конца.

При чтении книги бросается в глаза ограниченность интересов, узкий кругозор автора книги. Психология Бриджмэна — психология типичного американского интеллигента. Он обеспечен, пока здоров, пока с успехом конкурирует со своими согражданами, пока в нем нуждается фирма или хозяин. Бриджмэн понимает, что нужно рисковать жизнью для того, чтобы до конца испытать новый самолет. Для чего? По Бриджмэну выходит, что это необходимо в первую очередь для получения новых аэродинамических данных и для установления новых рекордов. Но не случайно военные власти проявляли живейший интерес к программе испытаний «Скайрокета» и всячески торопили фирму Дуглас с проведением этих испытаний — новые данные были нужны им для конструирования боевых самолетов. Об этом сам Бриджмэн неоднократно упоминает в своей книге. Таким образом выходит, что Бриджмэн не просто бесстрашный, пытливый исследователь неизвестного, которого неодолимо влечет романтика новых открытий. На деле — и Бриджмэн хорошо это знает — плоды его трудов используются в первую очередь американской военщиной. Но он стремится показать, что его интересует только сам процесс проникновения в новое и что ему нет дела до того, с какими целями могут быть использованы результаты проведенных им испытаний.

Для Бриджмэна, как и для многих американцев, характерна любовь к рекламе, к «паблисити». Не без самодовольства он пишет: «…Я стал своего рода знаменитостью… На приемах меня представляли высшим военным чинам; я выступал по телевидению и по радио; автомобильные фирмы просили одобрить их продукцию; меня осаждали писатели, репортеры, журналисты, требовавшие интервью». Однако при чтении книги следует помнить, что история Бриджмэна — это не история рядового американского летчика-испытателя. Это история человека, которому повезло. Рядовому летчику-испытателю в Америке живется не так уж сладко, и судьба его складывается зачастую трагично, как это было, например, с Джимми Коллинзом, известным советскому читателю по переводу его книги «Летчик-испытатель».

* * *

В книге Бриджмэна приводится немало интересных сведений о работе летчика-испытателя, которые привлекут внимание советского читателя. Особенно интересны страницы, где Бриджмэн убедительно раскрывает основные черты профессии летчика-испытателя. Это глубокая, тщательная подготовка к испытательному полету, разумная смелость, красота дерзания в рискованной, но почетной творческой профессии летчика — испытателя новой техники. Эти стороны характерны для процесса освоения авиационной техники в большинстве передовых в техническом отношении стран.

Советские читатели, особенно летчики, не без интереса прочтут эту историю одного из испытателей новой авиационной техники.

Герой Советского Союза М. ГРОМОВ

Пролог

Это книга о высокоскоростном экспериментальном самолете и о летавшем на нем летчике-испытателе.

Историю американских пионеров сверхзвуковых полетов можно начать с рассказа о том, как на рассвете одного летнего дня облегченный английский бомбардировщик «Москито» со снятым вооружением внезапно появился в ясном небе и с малой высоты сфотографировал уединенный аэродром в одной из сельских местностей гитлеровской Германии. Это было в 1942 году.

Английский летчик обратил внимание на множество странных черных полос в конце взлетной дорожки. Некоторые из этих полос были очень похожи на железнодорожные рельсы. Через несколько секунд легкий бомбардировщик исчез в западном направлении.

В Медменгеме[1] фотолаборатория аэрофотограмметрического подразделения английских военно-воздушных сил еще раз подтвердила сообщения о том, что немцы заняты испытанием каких-то новых летательных аппаратов, совершенно не похожих на те, которыми располагали союзники. Вероятно, это были ракеты или самолеты с реактивными двигателями. Черные параллельные полосы на взлетной дорожке были скорее всего следами от газовых струй истребителя с двумя реактивными двигателями.

США не располагали таким оружием. Когда они вступили в войну, было принято решение лишь незначительную долю средств выделить на продолжение исследований в области ракет и реактивных самолетов. Время, люди и средства направлялись на изготовление и совершенствование того, чем мы уже располагали. Пока шла война, нельзя было переключать всю громоздкую производственную машину на выпуск совершенно новых образцов вооружения.

Только после получения из разных источников, в том числе из Медменгема, многочисленных разведывательных данных командующий военно-воздушными силами США генерал Арнольд создал специальный комитет из ученых и инженеров, работавших в области авиации, который должен был консультировать его по вопросам развития авиационной техники и вооружения. Он требовал, чтобы комитет смотрел не только в завтрашний день, но и на двадцать лет вперед. По совету своего близкого друга Роберта Милликана из Калифорнийского технологического института генерал Арнольд назначил руководителем

консультативного комитета одного из научных сотрудников этого института доктора Теодора фон Кармана.

Возглавляя научно-консультативный комитет, фон Карман тщательно изучал область сверхзвуковых скоростей и был горячим сторонником создания сверхзвуковых самолетов. Он и начал работать над созданием таких машин.

В то время вооруженные силы остро нуждались в тактических самолетах, способных достигать скоростей порядка 650 км/час. На конструкторов была возложена трудная задача создания достаточно прочного и хорошо обтекаемого планера самолета, который мог бы достигнуть этих скоростей со сравнительно слабым поршневым мотором.

У нас уже был турбореактивный двигатель, но он пожирал в два раза больше топлива, чем поршневой, а его мощность не намного превосходила мощность поршневого мотора. По просьбе генерала Арнольда фирма Дженерал Электрик собрала по чертежам английский турбореактивный двигатель конструкции Уиттла, секретно доставленный в США генералом Арнольдом в 1941 году. Создание планера самолета под этот двигатель генерал для пробы поручил молодой предприимчивой фирме Белл Эркрафт компани.

Так был построен первый американский реактивный самолет Р-59, героически совершивший свой первый полет в конце 1942 года. Однако, как отозвался о нем генерал Арнольд, у этого опытного самолета для достижения нужной цели были «ноги коротки». Никакого участия в боевых действиях самолет Р-59 не принимал.

Генерал Арнольд снова вернулся к применявшимся в то время самолетам. Он изучал проблемы, вставшие перед заводами, которые по его требованию успешно выпускали скоростные самолеты, беседовал с боевыми летчиками, летавшими на самолетах с высокими летно-тактическими данными. Теперь эти самолеты тысячами сходили с конвейера.

— Что можно сделать для улучшения летных качеств наших самолетов? — спрашивал генерал у летчиков-истребителей.

— Сэр, наши самолеты уже сейчас очень строги. Если появятся машины с еще большими скоростями, мы не сможем летать на них. На прошлой неделе я на своем «Мустанге» «пикнул» на Ме-109… Управление заклинилось, и самолет затрясся, словно пневматический молоток. Я никак не мог вывести его из пике. Всего в трехстах метрах от земли я с трудом выровнял машину…

Возникла новая проблема. Самолеты со скоростями около 650 км/час при пикировании в воздушном бою доходили до

скорости звука (M = 1),[2] проникая в логово самого воздушного чудовища — сжимаемости, — явления, шире известного под названием звукового барьера.

Итак, врагами наших летчиков-истребителей были не только немцы и японцы. В еще неведомой области звукового барьера, словно в засаде, поджидало самолет страшное явление сжимаемости. Оно вызывало тряску и вело к разрушению, делало самолет неуправляемым, затягивало его в крутое пикирование до самой земли…

В аэродинамике явление сжимаемости как следствие большой скорости было известно давно, и все ученые считали полеты на звуковой и сверхзвуковой скоростях вообще невозможными.

Однако в боевых условиях самолетам нередко приходилось залетать прямо в логово этого чудовища, и ученые были застигнуты врасплох. Чтобы теоретически объяснить это явление, было крайне важно провести исследования больших скоростей. Необходимость всесторонне исследовать таинственную область влияния сжимаемости была очевидна для работников авиационной промышленности, ВВС и авиации ВМС, а также для Национального совещательного комитета по авиации (НАКА).

Стало очевидно, что нужны новые способы исследования неизведанной области. В то время еще не было методов, которые позволяли бы достигать сверхзвуковых скоростей и изучать влияние возникающего при этом явления сжимаемости. Аэродинамические трубы «запирались», как только скорость воздушного потока в них приближалась к скорости звука. Летчики-испытатели могли бы достигать околозвуковых скоростей на режимах пикирования, но это было чрезмерно опасно. Существовало только одно решение — создать высокоскоростные экспериментальные самолеты, оборудованные самозаписывающей аппаратурой, и направить их в огромную естественную лабораторию — небо. Необходимы были самолеты, которые в горизонтальном полете достигали бы того же, что до сих пор удавалось лишь при пикировании.

Когда война в Европе подходила к концу, генерал Арнольд уже стал горячим сторонником идеи создания экспериментальных самолетов. К концу 1943 года в НАКА в Вашингтоне состоялась конференция с участием представителей ВВС, ВМС и НАКА, где обсуждались возможности создания таких самолетов.

Проводя исследования, рассчитанные на длительный период, научно-консультативный комитет профессора Кармана усиливал интерес ВВС к сверхзвуковому самолету. Генерал Ф. О. Кэролл в

неофициальных разговорах с предпринимателями высказал идею создания самолета, который стал бы не столько инструментом исследований, сколько шагом к созданию боевого самолета, способного в реальном полете развивать сверхзвуковую скорость. Авиационная фирма Дуглас приняла это предложение и еще тогда организовала небольшую исследовательско-конструкторскую группу. Созданный группой экспериментальный самолет стал известен под шифром Х-3.

Год спустя, почти в самом конце войны, немцы подняли в воздух свой самолет-снаряд V-1, самолет Ме-262 с турбореактивными двигателями и самолет Ме-163В с жидкостно-реактивным двигателем. Но уже было поздно. Это была тщетная попытка изменить ход войны, последнее отчаянное усилие… Появление этих самолетов вызвало у союзников удивление, но не причинило им урона.

Война в Европе кончилась. Тогда было принято решение ускорить создание экспериментального самолета. Были заказаны два проекта таких самолетов. Один, получивший обозначение Х-1, по заданию ВВС — фирме Белл; второй, под шифром D-558, по заданию ВМС — фирме Дуглас. Оба проекта должны были в конце концов послужить тем новым средством, которое позволило бы НАКА выяснить все особенности высокоскоростного полета.

Самолет Х-1, снабженный жидкостно-реактивным двигателем, должен был лишь изредка достигать околозвуковой скорости, в то время как D-558, с турбореактивным двигателем, был спроектирован для исследования диапазона высоких околозвуковых скоростей в более продолжительных полетах.

В день победы над Японией группа инженеров ВМС, НАКА и фирмы Дуглас встретилась в конференц-зале почти остановленного завода в Эль-Сегундо, чтобы уточнить детали конструкции самолета D-558. Прошел год с тех пор, как этому заводу предложили идею оригинального экспериментального самолета. После победы над Германией была использована немецкая научная находка — стреловидное крыло, отодвигающее влияние сжимаемости в зону больших скоростей полета.

Проект ВМС состоял из двух вариантов: самолета D-558-I с прямым крылом и самолета D-558-II, в котором использовалось стреловидное крыло, турбореактивный двигатель и жидкостно-реактивный двигатель, сходный с тем, что был установлен на самолете Белл Х-1. Самолет D-558-II получил название «Скайрокет».

Несколько позднее ВВС заключили с фирмой Дуглас контракт, согласно которому фирма должна была продолжать исследования (с помощью экспериментального самолета Х-3)

возможностей создания боевого сверхзвукового самолета. Кроме небольшого числа экспериментальных самолетов необычной формы, заказанных ВМС и ВВС в 1949 году, был заказан также самолет Х-3. Всего предполагалось создать семь типов экспериментальных самолетов, в том числе Белл Х-2, Нортроп Х-4 и Белл Х-5.

Пока самолеты, которые должны были преодолевать новые скоростные границы полета, постепенно завоевывали право на существование, я начинал свою летную карьеру на острове Форд, в центре бухты Перл-Харбор.[3] После годичного обучения в Пенсаколе моя служба на авиационной базе военно-морских сил началась с дежурства по части. Это было 7 декабря 1941 года.

Глава I

Начиналось нежное, теплое и ароматное утро, какие часто бывают в Гонолулу. Через час после моего вступления на дежурство по авиационной базе, опустевшей в связи с днем отдыха, воскресную тишину нарушил грохот рвущихся бомб. Через несколько минут после попадания первой бомбы в ангар № 3 я, робкий, новоиспеченный младший лейтенант, уже ничем не отличался от бывалых офицеров, вместе с которыми переживал эту ужасную катастрофу.

До этого утра я был только зрителем и с уважением смотрел на военно-морской флот США, отвечавший моим чаяниям и мысливший за меня. Меня научили хорошо летать, но всему остальному, в том числе и моей решительности, еще только предстояло зародиться в коллективе. А теперь я вдруг почувствовал, что моя огромная страна и моя семья нуждаются во мне. Хотя я гордился тем, что так неожиданно стал неотъемлемой частью коллектива, меня обескураживала мысль, что я должен представлять военно-морской флот.

Итак, в спасительной темноте бомбоубежища, среди сослуживцев по эскадрилье патрульных бомбардировщиков, я стоял у радиоприемника. Мы рассеянно обсуждали подходивший к концу день и ждали японцев. Монотонное гудение голосов время от времени прерывалось таинственным шумом грузовиков, подкатывавших с запасами продовольствия, а также с пилами и досками, которые предполагалось использовать для устройства нар. Было сделано все, что возможно, — розданы карабины и вырыты окопы. Раненых разыскали и перенесли в офицерские помещения. Больше делать было нечего.

Вот из маленького радиоприемника прозвучал знакомый голос радиокомментатора — голос родины. Вначале этот голос успокаивал.

> «Мы потеряли острова! Мы отошли на западное побережье и там сдержим противника».

На родине нас уже сдали противнику… Теперь я не сомневался, что мы попали в ловушку. Голос, который так спокойно объявлял о нашем поражении, звучал авторитетно. Это был голос, который я привык слышать со школьных лет. И он сообщал о нашем поражении. Теперь оставался один выход — ждать. Я заснул.

Жесткая доска под спиной, темнота, усиленная затемнением,

проносившиеся в голове образы тысяч пронзительно кричащих маленьких японцев с направленными на нас штыками, карабкающихся на остров Форд, не помешали мне заснуть. Теперь я был уверен, что остров Форд беспомощен, как дрейфующий корабль, который несет на айсберг, и радовался, что могу избавиться от этого хотя бы во сне.

* * *

Четыре часа тридцать минут утра… Началось. Зловеще, пронзительно завыли сирены, запоздав на целые сутки. Радиолокаторы что-то обнаружили — эскадрилью японских пикирующих бомбардировщиков или чайку, — и вот теперь воют сирены.

В предрассветном сумраке семерым из нас было приказано отправиться на поиски японского флота. Из сорока пяти летающих лодок только одна «Каталина» могла подняться в воздух.

Я проснулся от ощущения, что мое лицо осветил прожектор. После нескольких часов сна тело отдохнуло, и усталость больше не служила противоядием против страха. Вспомнив вчерашний день, я испугался.

Один самолет отправляется на поиски противника. Там, в темноте, каждая пушка японского флота подстерегает нас. Да где же у меня второй носок?

Тяжелая летающая лодка «Каталина», поджидая нас, покачивалась на черной воде. Ее брюхо из-за тяжелого груза топлива ушло глубоко в воду. Предстоит полет над Тихим океаном по треугольнику: две стороны по тысяче километров, основание — сто пятьдесят километров.

Самолет выруливает к взлетной полосе. Впереди идет катер, очищая нам путь от обломков кораблей, и мы медленно продвигаемся по их кладбищу. Затем тяжело отрываемся от воды и на малой высоте уходим из бухты. Под нами неясно вырисовываются неуклюжие остовы полузатопленных линкоров, тянутся поля сахарного тростника. Итак, начинаем свой полет по треугольнику.

Выходим из влажной темноты, постепенно ускользающей под нами с восходом солнца. Как у разведчиков у нас ничтожный опыт. Мы молоды, не искушены и обескуражены. Легкая и беспечная морская служба как-то сразу кончилась, и нам пришлось окунуться в самую гущу войны. Нам надлежит найти японский флот и сообщить о его местонахождении

оптимистически настроенному штабу в Перл-Харборе.

Под крылом самолета — бомбы. Их приказано сбросить на японские корабли. Каждые полчаса воздушные стрелки прогревают два пулемета, из которых будет открыт огонь по японским палубным истребителям, как только те вылетят из своего гнезда, чтобы перехватить нас.

Непрерывная вибрация машины, рев моторов и напряженное ожидание так действуют на нервы, что мы — лишь бы как-то успокоиться — начинаем держать пари о величине сноса. Шутка шуткой, но мы и на самом деле боимся потерять ориентировку.

Солнце уже высоко. От него на отливающую металлическим блеском поверхность океана ложится ослепительно сверкающая полоса. Мы долетели до места первого разворота. Теперь, изменив курс, мы направились вдоль основания треугольника. С помощью кодовой книжки в свинцовом переплете мы старательно расшифровываем постоянный поток радиообмена. Но сообщения не для нас. Мы обязаны сохранять радиомолчание — даже эта тонкая нить отрезана. Из Перл-Харбора нам пошлют только предупреждение об атаке.

В полдень, внимательно осмотревшись, принимаемся за ленч. [4] Кофе, сандвичи с индейкой, консервированные томаты. За едой начинается бессодержательный нервный разговор.

Затем рассаживаемся по своим углам. Прошло полдня поиска, и сознание честно исполняемого долга наполняет нас гордостью. Возможно, мы возвратимся домой, если, конечно, все еще летим по правильному курсу.

Радиомолчание нарушено сообщением в Перл-Харбор — это наше донесение о результатах патрулирования. *Ударов по мячу не было. Штрафные не было. Счет не открыт.*[5]

На полпути назад, когда мы находились на последней тысячекилометровой стороне треугольника, солнце зашло за пустынный темнеющий океан. Стало прохладнее в вибрирующем самолете, уменьшились опасения экипажа. Мы не обнаружили японского флота. Идем домой. Противник исчез!

Уже наступила ночь, когда мы приблизились к неосвещенной бухте. Чтобы снова воспользоваться тем скромным комфортом, которым еще располагают наши товарищи на острове Форд, нам нужно только удачно сесть. Вода должна быть темнее земли, и мы ищем самый черный район — бухту.

Вися ночью над водой, невозможно определить расстояние до ее поверхности, и летчик полагается только на приборы.

При тусклом свете в кабине мы внимательно наблюдаем за движением стрелок на приборной доске. Скорость планирования сто сорок километров в час, и за полтора километра мы начинаем

снижаться со скоростью один метр в секунду. Вот она, бухта! Ш… ш… ш… — шипят волны, когда киль погружается в воду. Газ убран. Брюхо все глубже погружается в воду, и вот мы, плавно покачиваясь, подруливаем к фигурам, ожидающим нас на наклонной плоскости спуска. Выходим на берег.

Ударов по мячу не было. Штрафных не было. Счет не открыт.

Глава II

Прошло два года с тех пор, как я покинул Гавайи и был направлен для прохождения скучной службы в Австралию, где в поисках противника продолжал летать на летающей лодке «Каталина». Теперь, летя вместе с другими летчиками заново укомплектованной 109-й бомбардировочной эскадрильи от Сан-Диего до Канеохе, что находится с наветренной стороны острова Оаху, я видел под собой оживленный остров и чувствовал, что там деятельно готовятся к наступательной войне. Восстановленная бухта Перл-Харбор проплыла под крылом нашего самолета.

Многое изменилось с тех пор, как я служил в Перл-Харборе: из незаметного младшего лейтенанта я превратился в лейтенанта, а моя тяжелая и неуклюжая летающая лодка «Каталина» была наконец заменена самолетом «Голиаф».[6] Теперь я стал командиром хорошо вооруженного четырехмоторного корабля, двигатели которого развивали мощность четыре тысячи восемьсот лошадиных сил.

Дела на острове тоже изменились. Ночью он сверкал огнями. Трехкилометровые штыки прожекторов смело обшаривали небо. Гонолулу ни от кого не прятался.

Мы ожидали приказа присоединиться к эскадрилье «Голиафов», которая уже находилась на островах Эллис, и поэтому жили так, словно последние дни в жизни любили девушек, пили вино и спали.

Война была «где-то там», а у нас первый месяц медленно переползал во второй, а второй — в третий. Жарко пылало солнце, а прибой в Ваикики изумительно подходил для катания на доске. Наши тяжелые бомбардировщики, когда-то принадлежавшие военно-воздушным силам армии, красовались новой темно-синей окраской и лакировкой, оборудованные, как полагается в авиации военно-морского флота, дополнительным пулеметом, добавочной бронеплитой и самой современной навигационной аппаратурой для длительных полетов над океаном.

Процентов семьдесят пять членов экипажей, обслуживавших эти машины, были ветеранами, но для капитан-лейтенанта Нормана Миллера, прозванного Базом, каждый был новичком. Раньше мы патрулировали, прячась за облака, что смахивало на храбрость улитки, от малейшей опасности скрывающейся в свой домик, Но времена пассивного поиска ушли в прошлое. Бой за остров Мидуэй был закончен и выигран нами. Начиналась

наступательная война, и мы в Гонолулу ждали дня, когда и нам будет приказано начать активные действия.

А пока мы усиленно летали по два часа утром и по два часа после полудня, до одурения отрабатывая приемы наступательной тактики.

Когда игра в войну заканчивалась, мы собирались на пляже и катались на досках по гребням прибоя. Затем лежали на теплом песке и разговаривали — главным образом о женщинах и очень мало о войне и о том, что ожидает цепочку островов, находящихся за пять тысяч шестьсот километров от нас.[7] Было бы несправедливо жаловаться, что мы терпим какие-нибудь лишения, так как наш досуг лишь изредка прерывался неожиданными полетами. Однако эти волнения быстро забывались, стоило провести ночь в Гонолулу, и война снова оставалась где-то там, далеко в стороне.

Однажды утром, после особенно веселой вечеринки, я подкреплял себя чашкой кофе в дежурной комнате, когда Хэл Беллью, красивый парень с характером, который можно определить словами «бери от жизни все», в возбужденном состоянии просунул голову в дверь.

— Ребята, не видели самолет из Фунафути?

Черт возьми! Кофейные чашки отставлены, и мы все шумно мчимся к аэродрому.

Машина важно стояла на взлетно-посадочной полосе. Краска на ней местами облезла, а на боках виднелись уродливые, но заботливо сделанные заплатки. Члены экипажа этого самолета были весьма серьезны, и каждый из них знал, что нужно делать. В хвосте самолета лежал видавший виды матрас, а на всех аварийных запасах были сорваны пломбы. Летчики ходили без галстуков, рукава вылинявших костюмов, повидимому, обтрепались и были обрезаны выше локтей. Кожа на лице и руках казалась у этих ребят дубленой. У каждого с пояса свисал пистолет.

Да, это были не надоевшие нам побасенки «старых служак» о давно минувшей войне. Перед нами стоял потрепанный, израненный В-24, торжественно приземлившийся среди наших напомаженных машин. Это зрелище отрезвило нас. Экипаж искалеченного бомбардировщика почти весело наблюдал, как мы толкались и глазели на машину. Мы были похожи на нетерпеливых бойскаутов, когда почтительно задавали вопросы об особенностях «поиска» с острова Фунафути. Загоревший до черноты экипаж уже пять месяцев принимал участие в боевых действиях. Эти летчики были опытные вояки.

За последние четыре месяца я как-то забыл о войне. А эти

люди всего три дня назад вылетели из самой гущи войны, совершив полет по маршруту Фунафути — Кантон — остров Пальмира — Канеохе. Птица из бури!

Посетители вызвали неугомонные разговоры и толки, которые вечером завершились изрядной выпивкой. Командир неожиданного гостя время от времени присоединялся к разговорам в офицерском баре. Через какой-нибудь час он опять улетит.

Баз Миллер был спокойным темноволосым человеком с индейскими чертами лица и гладкой, красноватой от загара кожей. Он умудрялся обходиться минимальным количеством слов и едва ли когда-нибудь выходил из себя. Молодой командир дружески держался с офицерами, но умел создавать деловую атмосферу. Сержанты и рядовые сразу же прониклись к Миллеру уважением. Он понимал их и всегда учитывал их точку зрения. До поступления в училище в Аннаполисе он сам был рядовым.

Никто из нас никогда не видел Миллера пьяным, но не было офицера, который мог бы его перепить. Я помню утро в Сан-Диего в чопорной обстановке отеля «Коронадо», еще до нашего перелета через Тихий океан. Беллью, который после командира занимал в части второе место по умению пить, ощупью шел по темным коридорам старого викторианского здания, направляясь в бар, чтобы опохмелиться. «Старик» в таком же состоянии направлялся в свою комнату. Они разминулись, но затем остановились и одновременно повернули назад, чтобы убедиться, что зрение не обманывает их. «Боже мой!» — одновременно, с ужасом простонали они, увидев лица друг друга.

Однако днем на Миллере никогда не сказывались признаки бурно проведенной ночи. Он держался очень прямо, а из-за узких плеч казался выше своих ста восьмидесяти сантиметров. Если у него и были нервы, он никогда не давал им воли. Это был суровый, несгибаемый человек.

* * *

Однажды утром на доске объявлений появился приказ, подписанный Миллером:

> «Вниманию всего личного состава 109-й бомбардировочной эскадрильи. 3 декабря 1943 года в 9.00 первый эшелон отправляется на Апамаму. По маршруту самолеты сделают посадку на островах Пальмира и Кантон».

Через два дня мы вылетели. Апамама находится на расстоянии 120 километров к юго-западу от японской крепости Тарава, которая незадолго до этого была до основания разрушена и оккупирована нашей морской пехотой. Это был маленький атолл в цепочке островов Гилберта, занятых японцами и служивших им опорой для продвижения на юго-запад. К северо-западу от островов Гилберта тянулись японские подмандатные Маршалловы острова, а еще дальше к северо-западу лежали Марианские и Бонинские острова, которые, как бусы на нитке, тянутся к Токио, не доходя до него на двести пятьдесят километров.

В прошлом году адмирал Холси, проведя внезапную операцию, нанес удар по Маршалловым островам, и теперь в центральном районе Тихого океана развивалось крупное наступление.

«Либерейторы» военно-морского флота заблаговременно направлялись на Апамаму, чтобы сломить сопротивление японцев и подготовить почву для действий наших войск в районе островов Гилберта и Маршалловых островов вплоть до Кваджелейна и Эниветока в смежных Каролинских островах. Две эскадрильи с Апамамы должны были действовать в глубоком тылу на морских коммуникациях противника, внимательно наблюдать за японским флотом, ставить мины в десятках гаваней на атоллах и уничтожать вражеские военные сооружения, где бы они ни были обнаружены.

С воздуха Апамама представляла сплошные заросли пальмовых деревьев, вырубленных только в центре острова на месте взлетно-посадочной полосы. Главный остров атолла имел не больше десяти километров в длину и полтора в ширину. За ним тянулась гряда небольших островков, образовывавших серповидную лагуну.

Пышно-зеленый оазис в океане был необычайно красив и невероятно живописен. Он напоминал остров, описанный Робертом Льюисом Стивенсоном в знаменитой книге «Остров сокровищ»: поддерживаемое высокими пальмами солнце, отражающееся от белого песка, прозрачная изумрудная вода, густые заросли с глянцевой листвой, яркие цветы.

Первые дни на острове были захватывающе интересными. Мы ожидали вызова на настоящий боевой вылет, и нам не пришлось долго ждать. На третью после нашего прибытия ночь нас проинструктировали для первого боевого вылета. После обеда «старик». Миллер снял со стены оперативного барака большую карту. Каждая скала, торчащая из вод Тихого океана, все маленькие рифы, лагуны и глубины — буквально все было четко

отмечено на этой карте.

— Завтра утром мы заминируем гавань атолла Макин, — Миллер указал на карте это место. — В полет отправятся три экипажа. Со мной полетят Джонни и Билл.

Услышав свое имя, я вздрогнул, как от выстрела. Командир нанес на голубую карту наш маршрут — к лагуне и обратно.

— С этих двух позиций можно ожидать огня. В этой точке будет находиться подводная лодка «Лайфгард». — И он указал точку в океане. — В случае вынужденной посадки радируйте ей свое место. — Молча, словно чужой, командир посмотрел в лицо каждого из стоявших перед ним. Этот полет должен был стать и первым боевым вылетом самого Миллера. — Операция обещает быть легкой. Сбрасывать бомбы не нужно.

Противодействия истребителей не ожидается. Поставим мины и уйдем. Вот и все. С собой ничего не брать. Ясно? Я думаю, что все обойдется без неприятностей.

* * *

…Листья пальм отражали желтый свет огромной луны. В такую поэтическую ночь невозможно думать о тех отдельных изолированных эпизодах, которые и составляют войну. Вероятно, в такую вот ночь долговязый Джон Сильвер[8] искал сокровища, зарытые на острове.

Я лежал на походной кровати в жаркой, душной палатке и убеждал себя, что это будет только маршрутный полет. Все, что от меня требуется, — это вспомнить, чему меня учили. Из предосторожности я снабдил экипаж ластами. Это вызвало у Беллью взрыв веселья:

— Уж не собираетесь ли вы плыть весь обратный путь?

Кроме ласт, которые я приказал повесить в самолете над местом каждого члена экипажа, мы взяли с собой дополнительный паек и воду, компасы и прочие вещи, которых хватило бы, чтобы вплавь добраться до США.

В 2.30 дневальный наклонился над моей койкой. Вылет состоится. Луна стояла низко, и в палатке было темно. Я еще не совсем проснулся и на какой-то миг не мог вспомнить, для чего одеваюсь. Потом вспомнил и почувствовал себя так, словно меня окунули в ледяную воду. В это утро я должен был совершить полет на расстояние 650 километров над океаном и заминировать японскую гавань. Трудно настроиться по-боевому, когда тело еще не освободилось от сладкого сна. Сидя на краю плоской походной кровати, я механически надел брюки, рубашку цвета хаки и

тяжелые ботинки, какие обычно носят солдаты морской пехоты. Остальные продолжали спать, и, когда я проходил мимо, один только Беллью повернулся ко мне и прошептал: «Задай им, Тигр!» — и опять опустил голову на подушку.

Вдоль палаток повсюду сновали лучи ручных фонариков. Мои товарищи по раннему вылету тоже встали. Выходя на безмолвную темную «улицу», освещенную слабым светом звезд, и натыкаясь на растяжки палаток, люди раздраженно ворчали.

Подъехал виллис. «Старик» уже там, на аэродроме.

— Поехали, живей!..

Мы останавливались около палаток у ярких точек ручных фонарей и подбирали людей, которые должны были лететь в это утро.

Все молчали. Мы чувствовали себя опустошенными, были настроены нервно и раздражительно. Трясясь по выбоинам трехкилометровой дороги до аэродрома, мы чертыхались и переругивались.

На рулежной дорожке пересекались лучи ручных фонарей. Они падали то на самолеты, то мне в глаза, то на дорожку, то опять в глаза. Усевшись в овальной кабине летчика, я отдавал приказы своему экипажу. Звук моего голоса, отдававшего приказания, мне самому казался неестественным, почти смешным. Кто я такой, чтобы командовать? Но вскоре обязанности, которые я должен был выполнять, и привычные мелочи придали мне уверенность.

На другой стороне аэродрома первый самолет уже прогревал моторы. Теперь надо собрать волю в кулак, отбросив и приятное ощущение уединенности и опасную раздражительность. Самолет вот-вот поднимется в воздух. Небрежное пилотирование в темноте над водой так же легко может привести к гибели всех одиннадцати человек моего экипажа, как и встреча с эскадрильей вражеских истребителей или разрыв зенитного снаряда.

Командир части уже в воздухе. Он должен был лететь по прямой в течение трех минут, затем развернуться на 180 градусов и, после того как мы пристроимся к нему, повести нас к Макину.

* * *

Взлетаем. Летим по приборам. Самолет с грузом мин идет тяжело, и, кажется, проходит много времени, прежде чем он начинает набирать высоту. Позади спаренные лучи прожекторов образуют над аэродромом успокоительную букву V.[9] Впереди, в стороне моря, зияет черная яма. Мы на высоте двухсот метров.

В первые два часа полета небо постепенно светлеет — из черного превращается в темно-, а затем в светло-синее. Некоторые члены экипажа дремлют, а у меня словно раскаленными иголками колет глаза — сказывается почти бессонная ночь. Поддерживает горячий кофе.

— Впереди Макин! — нарушает тишину голос «Старика». Его самолет снижается до высоты пятнадцати метров над водой, и мы устремляемся за ним. Небо совсем чистое. Остров Макин весь светло-зеленый, чуть светлее зеленой лагуны, где белая полоска песка врезается в волны прибоя. Кажется невероятным, что в этой красоте может скрываться опасность. Я осматриваю землю, ищу признаки людей и зениток, но остров кажется пустынным. На командирском самолете открываются створки бомболюка, и черные, похожие на дикобразов мины падают в воду. По переговорному устройству я даю команду открыть бомболюк и сбросить мины. Когда мины отделяются, корабль слегка подбрасывает — он становится легче. Под нами из маленьких домиков врассыпную бросаются фигурки. Японцы выскакивают из деревянных бараков, как перепуганные мыши из гнезда. Бух-бух! Заработали зенитки. Разрывы далеко в стороне, и мы поворачиваем в океан, в сторону солнца. Самолет подбрасывает. Какой-то японский зенитчик знает свое дело — снаряд разрывается рядом с нами.

Но мы оказываемся над океаном раньше, чем волна страха настигает меня.

Глава III

Тренировочные полеты остались позади. Наша эскадрилья быстро включилась в боевые действия. Через две недели мы уже участвовали в большой кампании, выискивая противника и нанося по нему удары.

Самолет B-24 стал морским рейдером. Часто этот самолет в одиночку шел над океаном на высоте шестидесяти метров, вместо того чтобы подниматься на девятикилометровую высоту в сопровождении сотни других таких же самолетов. На сотни километров от баз без прикрытия истребителей удалялись B-24. Такие неожиданные для противника операции назывались рейдами.

Океан был нашим союзником. Внезапно появляясь со стороны пустынного океана, один, два, а иногда и три наших самолета залетали в японскую гавань. Обычно они летели над самой водой, чтобы их не могли обнаружить японские радиолокационные станции, и в рассредоточенном строю появлялись над гаванями и аэродромами. Налеты совершались стремительно, продолжались не более трех — четырех минут. Прежде чем истребители противника успевали подняться в воздух, мы исчезали, поглощенные небом, и оказывались слишком далеко, чтобы японцы могли нас преследовать.

* * *

Вот мы появляемся со стороны солнца и идем к аэродрому на острове Квадженлейн. Снижаемся до самой воды — белые гребни волн лижут блистер подфюзеляжной пулеметной установки. Этот аэродром охраняет лагуну, в которой находятся эскадренный миноносец, танкер, несколько плавучих баз подводных лодок и одна подводная лодка. Поднимаемся до высоты шестидесяти метров и продолжаем полет. Аэродром просыпается. Заработали 20-и 40-мм пушки. Нас, видимо, ожидали. Хэл Беллью, летящий рядом, подражает голосу «Старика».

— Да, джентльмены, рейд будет совершенно неожиданным. Я думаю, что все обойдется без неприятностей.

Началось!

— Эй, Хэл, мы берем на себя эсминец!

Крупная доза адреналина как-то подавляет страх, который начинает охватывать меня. Может быть, если я буду работать очень осторожно, они не попадут в меня. Я машинально втягиваю

голову в плечи и направляю машину к разрывам, распускающимся над посадочной полосой.

— Достань эту сволочь справа, — говорю я кормовому стрелку. Мой голос звучит слабо. И снова: «Бомбы не бросать!» Внизу щелкает зенитка. Ее ствол бессильно направлен в небо — около нее распластался зенитчик.

Мы прошли осиное гнездо и направились в гавань к эсминцу. Я делаю заход над ним по диагонали. Вот в средней части корабля взорвалась бомба, и самолет слегка подбросило взрывной волной. Здесь, наверху, это хорошо чувствуется. Секунда на принятие решения: вернуться назад и дать ему еще разок!

Мы повторяем заход. Пока мы возвращаемся, большие пушки эсминца имеют время прицелиться в нас. Эсминец почти пойман на желтую линию, нарисованную на козырьке — импровизированный бомбардировочный прицел Миллера, — но надо подойти немного ближе. Вдруг самолет резко бросило влево, словно гигантский кулак ударил по нему. Один из винтов раскручивается, болезненно воя и жужжа громче остальных. Я нажимаю кнопку. Бомбы отделяются и падают на корму уже накренившегося эсминца. Гавань пройдена, и мы торопимся в сторону океана — там наше убежище. Два одиноких самолета в огромном небе направляются к себе на базу. Им предстоит пролететь над океаном тысячу километров, а у одного из них отказал один мотор и в хвосте фюзеляжа лежит завернутый в парашют смертельно раненный, истекающий кровью штурман…

* * *

Так продолжается полтора месяца. Теперь военно-морской флот готов к переходу на Квадженелейн. С Апамамы мы сделали все, что могли. Спустя восемь дней после первой бомбардировки японской крепости был получен новый приказ. Предстоял прыжок с одного конца Маршалловых островов на другой.

Эскадрилья вылетает двумя группами. Обычно мы появлялись над островом на рассвете, а сегодня ударили в самый полдень. Теперь этот одинокий островок, плавающий в Тихом океане, привлекает внимание массы людей.

* * *

Под нами к Квадженелейну шли сто пятьдесят кораблей.

Медленно двигались транспорты со снаряжением, вечно вставлявшие палки в колеса военно-морского флота. Авианосцы, линкоры и эсминцы с обеих сторон охраняли легкоуязвимые рабочие корабли, выполняя скучную, но важную часть боевой операции. Мое первоначальное недоверие к военно-морскому флоту было побеждено грандиозностью армады, до самого горизонта заполнившей океан, который еще вчера был таким пустынным. Центр всего этого движения — Квадженлейн, оазис, на который мы десятки раз налетали отрядами рейдеров, — сейчас представлял собой кусок голой земли. Испещряя небо, от тлеющих пальмовых пней поднимались узкие ленты дыма. Мощная метла начисто вымела поверхность острова. От тенистого зеленого оазиса, разрушенного до основания, остались черные пни да глубокие грязно-желтые и коричневые воронки.

Квадженлейн еще дымился. Когда мы приземлились на полуразрушенном японском аэродроме, в дальнем углу острова все еще продолжались бои. Заходя на посадку, я машинально втянул голову в плечи — на этот раз это был условный рефлекс. Но сейчас японцы молчали. Полторы тысячи их трупов было свалено в кучу; ожидали бульдозеров, чтобы зарыть их в землю.

На этом небольшом острове, где теперь размещались три тысячи американских солдат, две эскадрильи бомбардировщиков, одна эскадрилья аэрофотосъемки и отряд морских ночных истребителей, наша прямая задача заключалась в том, чтобы, патрулируя над океаном, предупредить о возможном появлении японского флота, пока оперативная группа, прикрывавшая разгрузку транспортов, не уйдет на выполнение нового задания.

На Квадженлейне Миллер почти сразу изменился. Если на Апамаме мы чувствовали себя свободно, то здесь Миллер быстро акклиматизировался и проявил свои качества замечательного командира.

Новая база требовала организованности, и Миллер начал натягивать вожжи. В одних солдатских трусах он сидел возле своей палатки на самом берегу и внимательно читал донесения.

Прошло совсем немного времени, и мы почувствовали перемену. За две недели эскадрилья превратилась в отлично вышколенную команду, и стоило «шкиперу» указать пальцем на любого из нас, как он немедленно получал четкий и точный ответ. Теперь мы уже не могли часами лежать на пляже после полудня — у каждого из нас были срочные задания. Миллер добился своего, и теперь у нас было мало упущений.

«Старик» и на Апамаме совершал в два раза больше вылетов, чем любой из нас, но здесь, на Квадженлейне, им овладела такая лихорадка, словно война стала его личным делом.

Однажды, когда мы всей группой коротали жаркую ночь за игрой в покер, появился дежурный офицер с радиограммой от Миллера, который в одиночестве охотился за вражеским конвоем.

— Смотрите, что задумал наш «Старик», — и дежурный бросил радиограмму на стол. В кратком послании командира говорилось: «Вражеского конвоя не обнаружил, лечу на Трук». Это звучало так же, как «лечу в Японию»!

Мы вскочили и побежали в палатку связи, где, отыскав по карте местонахождение Миллера, нанесли линию его полета в сторону Трука. Он должен был прилететь туда через два часа. Мы ожидали дальнейших сообщений, но «Старик» молчал.

Трук был японским морским бастионом, несмотря на его гористую поверхность, разбитую на пять частей; на аэродромах острова базировалось девяносто истребителей, а в гавани стояла на якорях армада авианосцев, эсминцев и линейных кораблей. Трук находился в глубине района, занятого японцами. Через два часа «Старик», жужжа, как шершень, совершит налет на эту гигантскую базу. Ни один человек не вышел из палатки. Стрелки часов показывали час ночи, и Миллер вот-вот должен был появиться над Труком. Спустя двадцать минут поступила радиограмма:

«Возвращаюсь на базу. Все в порядке».

Миллер мог прилететь не раньше четырех часов утра, и мы отправились спать.

Утром, за завтраком, мы жадно слушали рассказ Миллера.

— Мы сбросили бомбы на эсминец и с бреющего полета обстреляли взлетную полосу. На мой взгляд, там можно безнаказанно творить все что угодно.

Нас переполняла гордость и тревога. Миллер первым совершил налет на Трук, и с этого дня остров должен был превратиться в объект наших бомбардировок.

С этих пор Миллер не пропустил ни одного налета на Трук, словно там находился его личный враг. Он выдумывал всевозможные способы, чтобы перехитрить японцев, и эта игра целиком поглощала его.

С каждым новым рейдом Миллер рос в наших глазах. Он никогда не ошибался. Право же, он стал непогрешимым. Словно Ганнибал или Александр Македонский, Миллер далеко простирал свою руку и побеждал. Его боевой порыв увлекал и нас, и вскоре, вдохновленная им, эскадрилья стала одной из лучших. Под его командованием другого пути и не могло быть. Он не делал ошибок сам и не допускал, чтобы их совершали мы. Миллер действовал дерзко, но не легкомысленно.

В эти дни все на Кваджелейне испытывали высокий подъем духа и, как сам Миллер, настроились на настоящую войну. Лихорадка прошла. Мы были далеко от основных сил военно-морского флота США, и война стала как бы нашим личным делом. У нас появилась цель. Количество японских истребителей, нарисованных на фюзеляжах наших бомбардировщиков, росло, и самыми лучшими мгновениями стали те, когда мы рапортовали «Старику» о потоплении очередного эскортного корабля или нескольких транспортов из конвоя. Принимая рапорт, Миллер кивал головой, и это было для нас наградой.

Вскоре летчики эскадрильи изучили близлежащие острова, как свою собственную базу. Трук стал таким знакомым, что мы даже ночью налетали на него, стремительно врывались в его гавани и выбирались оттуда, словно это был бульвар в Пасадене. У каждого командира корабля был излюбленный остров, известный ему лучше других, и вскоре он авторитетно судил о положении на этом острове и системе его обороны.

Обычно планы рейдов вынашивались далеко от командирской палатки. Они зарождались на пляже, во время игры в покер или после обеда в хижине, служившей нам столовой, за двадцатой чашкой кофе. Официальные приказы адмирала о боевом вылете вручались нам очень редко. Как правило, все это происходило в обратном порядке. Летчики сами детально разрабатывали план вылета, затем шли к «Старику» за благословением. Миллер внимательно выслушивал нас и спрашивал о запасном варианте:

— Как вы собираетесь привезти назад свою башку невредимой, если полет будет сорван? Какой план вы приготовили про запас, на непредвиденный случай?

Если мы не находили ответа, он отправлял нас обратно, говоря:

— Придете, когда все обдумаете.

Перед тем как высказать одобрение, он требовал, чтобы мы, помимо основного, представили еще два запасных варианта. Из палатки Миллера план боевого вылета высылали к адмиралу для формального утверждения. Так сложился новый порядок выработки боевых заданий, и книга об этой системе командования еще никем не написана. Адмирал надеялся на Миллера, полагался на его тактику нападения и на рассудительность его подчиненных. Что же касается Миллера, то он считал, что летчик, выполняющий боевое задание и достойный своего воинского звания, разработает план своего боевого вылета лучше, чем какой-нибудь штабист, уютно расположившийся в цементном блиндаже на расстоянии тысячи пятисот километров

от фронтового аэродрома.

Чем удачнее шли дела, тем меньше сам Миллер стал придерживаться формальностей. Боевые вылеты планировались так, чтобы на каждый экипаж приходилось не более трех полетов в неделю. В день после боевого вылета обычно устраивалась выпивка в складчину.

Мы были удивлены, когда это случилось в первый раз. Однажды в разгар веселья, в ранний утренний час, неожиданно появился «Старик». С тех пор, если он не находил веселящейся после очередного вылета компании, он заходил в палатку своего заместителя и будил его. Выпив с полусонным офицером несколько стаканчиков, «Старик» посылал своего заместителя за Хэлом Беллью и, смотря по настроению, за другими офицерами эскадрильи. Веселье обычно длилось два дня. И хотя многим из нас частенько приходилось помогать «Старику» подняться на ноги, он оставался для нас командиром. Пиршество оканчивалось, и Миллер был по-прежнему верен себе и своему долгу.

На пятый месяц боевой жизни тяжелая нагрузка начала сказываться на нас. Незадолго до перебазирования на остров Эниветок пришлось отправить домой целый экипаж, а еще через три месяца большинство летчиков перестало понимать, что же, собственно, руководило командиром. Мы мечтали об отпуске.

Время шло. Миллер не хотел покидать Эниветок. Больше того, он собирался на Сайпан. Наконец, пришло распоряжение о нашей замене, но Миллер попросил у адмирала об отсрочке. И мы продолжали совершать налеты на Трук, Гуам и Уэйк.

Направляясь по едва различимой в темноте дорожке на аэродром, на очередной ночной вылет, мы уже были не в состоянии думать о возможной неудаче: сказывалась отчаянная усталость. Головы у всех были опущены, руки бессильно болтались. «Усталые рейдеры Миллера» — так теперь называли нашу эскадрилью.

«Усталые рейдеры Миллера» оставались на острове Эниветок еще два месяца. Но теперь энтузиазм владел только Миллером. Он еще больше похудел, и его горящие черные глаза становились еще выразительнее, когда он излагал планы вылетов. Часто он со своим экипажем вылетал один, захваченный поэзией одиночества. Мы с тревогой наблюдали за ним.

Однажды обычная выпивка состоялась после неудачного вылета, в котором мы потеряли самолет. Во время пиршества, длившегося уже вторые сутки, Миллер получил депешу от адмирала. Он требовал послать три самолета из состава 109-й эскадрильи на недавно захваченный нами остров Сайпан, чтобы

совершать с него налеты на Иводзиму. «Старик» опустил голову, его напряженное тело задрожало, как в лихорадке. И он, наконец, не выдержал. Миллер тихо плакал. Мы вышли из комнаты. Заместитель дал ему в руки стакан, наполовину наполненный виски. Миллер медленно выпил и тяжело опустился на стул.

На следующее утро, когда «Старик» еще спал, три самолета взяли курс на Сайпан.

С Сайпана мы увидели настоящую войну. Самолеты с восемнадцати авианосцев бомбили остров Иводзима, а мы должны были заменять их ночью. Теперь наша группа уже не действовала как бандит-одиночка, мы стали частицей самого грозного флота, когда-либо бороздившего моря. Миллеровская тактика внезапных налетов оправдывала себя целых семь месяцев, но неожиданность не может длиться бесконечно. Японцы изучили нашу тактику. Острова, расположенные недалеко от собственно Японии, отличались от Уэйка и Эниветока. Их гористую поверхность почти всегда скрывали туманы. Такой район действий требовал новой тактики, а наша эскадрилья была до крайности изнурена.

Мы не пробыли на Сайпане и восемнадцати часов, как Миллер уже присоединился к нам. Никто не напоминал о том, что он спал мертвым сном, когда мы вылетели с острова Эниветок, расставшись со 109-й эскадрильей. Он принял на себя командование, и мы снова стали выполнять его указания.

Прошло две недели непрерывных ночных и утренних вылетов, и мы убедились, что даже «Старик» понял, как он ошибся.

Однажды перед утренним вылетом мы вдесятером сидели за завтраком. Допивалась последняя чашка кофе. Все молчали. Летчики отправились на аэродром, и только мы с Миллером остались за столом. Он молча просмотрел синоптическую карту и установил, какая погода ожидает нас на маршруте. Затем внимательно вгляделся в карту расположения радиолокационных станций противника. За долгие месяцы войны на Тихом океане его лицо похудело и покрылось морщинами. Предстоящий рейд был опасным. Мы поднялись из-за стола и направились на аэродром. Вдруг Миллер кинулся в туалетную комнату — его тошнило. Он вернулся в столовую, не глядя на меня, залпом проглотил стакан воды. Когда мы появились на взлетной полосе, он уже пришел в себя.

В разгар боевых действий — бомбардировок, налетов, нападений на суда — все кончилось так же неожиданно, как началось. Нам было приказано вернуться в Штаты, и не завтра, а в полдень того же дня. Нам уже не пришлось заменять

расстрелянные стволы пулеметов и подвешивать бомбы для ночного рейда. Мы получили передышку. Все было кончено. Радость и ликование наступили не сразу. Мы просто глубоко вздохнули, когда война свалилась с наших плеч.

Вылетев на остров Эниветок, мы захватили остаток нашей эскадрильи и легли на непривычный для нас восточный курс, к Гонолулу и западному побережью — домой!

Глава IV

«Либерейторы» 109-й эскадрильи вернулись в Сан-Диего. Пятнадцать израненных машин вернулись на длительный отдых, возможно, на слом.

На заранее условленные встречи и вечеринки приходили не все. Война, которая раньше связывала нас, для большинства была окончена. Эскадрилья «усталых рейдеров Миллера» распалась. Крепко спаянный коллектив перестал существовать. Вечера, которые мы представляли себе как непрерывный праздник, превратились в вечера воспоминаний. Как ни странно, подкралась даже тоска об утраченном, навсегда ушедшем в прошлое. Война кончилась, а вместе с ней кончились страх, кровопролитие, безжалостное истребление. Так откуда же эта тоска по утерянному злу?

Четырнадцать месяцев войны! Это кое-что значит… В безделье и раздумьях (а не вернуться ли на войну?) прошел месяц. И вот приказ: меня назначают в перегоночную эскадрилью военно-транспортной авиации ВМС.

Летать приходилось на всем: на истребителях, штурмовиках, на тяжелых бомбардировщиках — словом, на всех самолетах, закончивших войну. Все время в движении — Нью-Йорк, Лос-Анжелос, Гонолулу. Это стало для меня неодолимой потребностью. За шесть месяцев службы в перегоночной эскадрилье я изучил разницу между самолетами. Я наслаждался, пилотируя истребитель на обратном пути с восточного побережья, куда только что доставил тяжелый, инертный бомбардировщик.

Последние шесть месяцев этого года я провел на западном побережье, работая летчиком-инструктором на самолетах PB-4Y. Это было утомительное дело, требующее терпения и понимания людей. Командование ВВС армии разрешило нам использовать для учебных целей свой почти опустевший аэродром в Санта-Ана. Была середина августа, стояла жара. Я со своим учеником производил взлеты и посадки, когда с аэродромной вышки нам сказали по радио:

— Эй, морячки, кончайте полеты — война кончилась.

Для меня война кончилась больше года назад…

После окончания войны я служил во флоте еще около двух лет, водя транспортные самолеты с Гавайских островов до Гуама и Сан-Франциско. Жизнь моя текла спокойно, размеренно. Мягкое, теплое, праздное Гонолулу сменялось живым, изящным, деловым Сан-Франциско. Война казалась сном, который снился

давным-давно. Временами я старался вспомнить, какой она была, но оказалось, что это так же трудно, как вспомнить чувство боли. Как будто все это происходило не со мной, а с кем-то другим.

Но вот однажды утром, в понедельник, я взял в руки выходящую в Гонолулу газету «Энтерпрайз», и «усталые рейдеры» отчетливо встали в моей памяти. В колонке на правой стороне листа под крупным заголовком было напечатано:

> «Миллер, герой Маршалловых островов, умер в Штатах.
>
> Кэптен Норман Миллер, командир знаменитых «усталых рейдеров», отличившихся в кампании в центральной части Тихого океана, умер сегодня в морском госпитале Сан-Диего в возрасте сорока одного года. Миллер скончался от легочного заболевания, которым страдал на протяжении последних шести месяцев. Эскадрилья Миллера была награждена президентской грамотой, а сам он — «морским крестом» за потопление вражеских судов общим водоизмещением 180 000 тонн.
>
> За семь месяцев боевых действий Миллер потерял три самолета из восемнадцати, вылетевших с ним в район боевых действий из Сан-Диего. Эти самолеты погибли во время боевых вылетов, в которых сам Миллер не участвовал. Из шестисот человек личного состава эскадрильи только сто семь было убито или ранено.
>
> Гонолулу скорбит о смерти одного из своих славных защитников».

Сердце «Старика» перестало биться. Теперь он жил только в моей душе и в душах тех, кто входил в его эскадрилью. Жизнерадостность Миллера, его плоть и кровь унесены в вечность. Но жизнь продолжается. На аэродроме меня ждал большой транспортный самолет с военными моряками, направлявшимися на Гуам.

После демобилизации я остался на островах и работал летчиком на межостровных линиях авиационной компании Транс-Пасифик Эрлайнс. После двух лет полетов я по горло насытился этой однообразной, вялой жизнью. Остров стал слишком мал для меня. Стремиться некуда, жить слишком легко. Скучно водить самолеты взад и вперед между островами над безмятежным Тихим океаном. Настоящая жизнь на материке, и я чувствовал, что наступило время включиться в нее.

В летние дни 1947 года мой мир расширился до размеров Саусуэст Эрлайнс — небольшой авиационной компании в Сан-

Франциско, занимающейся перевозкой пассажиров между Лос-Анжелосом и Медфордом в штате Орегон. Воздушным маршрутам этой компании угрожали цепи прибрежных гор и неустойчивая погода. После покорной глади Тихого океана это было мне по душе.

С горами и погодой можно было потягаться силами. Первые шесть месяцев службы в компании Саусуэст Эрлайнс я только тем и занимался, что летал зигзагами через прибрежную цепь гор, доставляя в сохранности двадцать доверенных мне пассажиров.

Уже одно вибрирование в моих руках штурвала на высоте трех с половиной тысяч метров радовало меня. Кажется, будто ты висишь в бездонном небе и тебя окружает невозмутимый покой. Внизу проплывают аккуратные маленькие фермы и тщательно обработанные квадратики земли, далекие городишки, вырастающие у подножья гор или на побережье, ряды железобетонных зданий, игрушечные автомобили, медленно ползущие по четким пересекающимся линиям. Толкотня, суета и движение спрятались под кажущимся порядком и не коснутся тебя еще несколько часов. Здесь, наверху, никто не потревожит тебя, не раздастся телефонный звонок. Вид из окна не ограничен раскаленной от зноя стеной соседнего здания. Здесь вечное небо. Постепенно и непрерывно меняются на нем узоры.

Без усилий несемся по мягкому, пушистому ковру облачного луга, распростершегося до самого горизонта. В кабине тепло от солнечных лучей — они отражаются пенистыми облачными холмами. Сонно и успокоительно жужжат два мощных мотора, пробивая себе путь сквозь чистый воздух.

Внизу под белым покрывалом бушует гроза. Диспетчерская вышка аэропорта в Сан-Франциско, что находится в ста километрах от нас, около холодного залива, сообщает, что высота облачности над аэродромом двести метров при видимости в полкилометра:

— Самолет Саусуэст Эрлайнс № 452, вам разрешается войти в круг над аэродромом, высота две тысячи метров. Перейдите на волну № 12.

Над закрытым непогодой городом ждут посадки восемь самолетов. Диспетчер отвел им различные высоты, где они и должны совершать круги, как скаковые лошади на ипподроме, ожидая, пока находящийся ближе к земле самолет получит разрешение приземлиться на скользкую посадочную полосу. Расположенные по этажам самолеты получают разрешение опуститься на триста метров вниз — на следующий этаж, где они снова будут летать по кругу.

Все в порядке. Идем вниз сквозь «барашки» рваных дождевых

облаков. Уходим от солнца в сырость и сумрак непогоды. Только четыре тридцать пополудни, но под крышей облачного слоя темно. Дождь холодной волной бьет о козырек, начинается обледенение. Горы с правой стороны уже не видны.

Прорезая тучи, снижаемся еще на шестьсот метров и идем по радиолучу. Зеленый огонек на тускло освещенной приборной доске показывает, что мы на высоте двух тысяч метров; входим в зону действия маркерного радиомаяка немного южнее взлетно-посадочной полосы, которая тянется с востока на запад. Шторм охватывает нас, когда мы начинаем летать по гигантскому эллипсу на высоте двух тысяч метров над городом, которого не видно внизу, под нами. Проходит пять томительных минут. Наконец:

— Самолет Саусуэст Эрлайнс № 452, можете снизиться на высоту тысяча семьсот метров. Сообщите, когда вы достигнете тысячи семисот метров.

Я говорю в сырой резиновый раструб микрофона:

— Сейчас ухожу с высоты две тысячи метров.

— Самолет Саусуэст № 452 достиг высоты тысяча семьсот метров в шестнадцать пятьдесят три.

Радио снова умолкает. Пассажиры за дверью кабины притихли; лишь изредка слышится осторожное покашливание. Журналы отложены в сторону.

Проходит еще пятнадцать минут. В розовом мерцании кабинного освещения мы, как врачи, наблюдаем за реакцией своего самолета, опускаясь на триста метров каждый раз, когда получаем разрешение с вышки аэропорта, затерявшейся где-то под нами в непогоде.

— Самолет Саусуэст № 452, вам разрешен заход на посадку.

Спускаемся над затерянным под нами городом на высоту тысяча сто метров и летим курсом, обратным посадочному, чтобы затем совершить окончательный выход на посадочный курс. Разворачиваемся. Теперь второй летчик внимательно следит за приборами. Мы постепенно снижаемся, и я пристально вглядываюсь сквозь покрытый водой козырек, пытаясь установить нижнюю кромку облаков и видимость.

Вот она, эта дыра. Быстро проносится мокрая улица, отражающая желтые лучи автомобильных фар. Мы выходим из облаков. Сквозь увеличившиеся на высоте двухсот метров просветы я уже могу увидеть мерцающие огоньки из теплых, уютных кухонь, где готовят обед.

— Все в порядке! — я беру управление, чтобы совершить посадку. Второй летчик освобождает штурвал, но продолжает внимательно следить за приборами, словно мы летим все еще

вслепую. В случае потери видимости он должен быть готов немедленно взять на себя управление самолетом по приборам.

Внизу, в наступающей темноте, автомобили сворачивают в проезды. Люди оканчивают дневную работу и покупают вечерние газеты. Они торопятся укрыться от дождя в уютную теплоту своих домов.

Еще сорок секунд, и наша работа кончится. Эти сорок секунд — самые ответственные; если я просчитаюсь, DC-3 потерпит аварию. Теперь глиссада планирования направлена на посадочную полосу. Двадцать пассажиров позади, за дверью, с нетерпением ждут приземления. Впереди во влажном мраке показался успокоительный красный свет. Вот он! Теперь мы ясно видим ряды неоновых огней, обрамляющих посадочную полосу. Сто двадцать метров, девяносто, шестьдесят, тридцать, пятнадцать… шесть — и колеса покорно встречают скользкую дорожку. Мы вернулись.

* * *

После шести месяцев полетов по трассе этой авиакомпании я научился расправляться с непогодой, обледенением, горами, трудными посадками. Соревнование стало неинтересным — теперь победы давались легко, вошли в обиход. Опять меня одолевало беспокойство, время от времени охватывавшее меня в последние три года, с тех пор как мы со «Стариком» вернулись в Сан-Диего.

Пока я попусту тратил дни на скучные полеты по надоевшей трассе из Лос-Анжелоса и обратно, появилась сенсационная новость: некий капитан «Чак» Игер на самолете Х-1 фирмы Белл Эркрафт, имеющем жидкостно-реактивный двигатель, прорвался через штуку, называемую «звуковым барьером». Судя по газетным сообщениям, он довел скорость самолета до скорости звука и благополучно вернулся на землю. До того как Игер проткнул дырку в этой «стене», самым скоростным самолетом был военный реактивный самолет F-80. До полета Игера предполагали, что любой летательный аппарат на скоростях между семьюстами и девятьюстами километров в час неминуемо должен встретиться со стеной сжатого воздуха и что это должно привести к разрушению аппарата или лишить его управления. Кое-кто встречался с таким явлением. Экспериментальный самолет Игера доказал, что все это преодолимо. Игер превысил на самолете Х-1 скорость звука, дав тысячу двести шестьдесят километров в час на уровне моря.[10] А я летал на скорости двести шестьдесят

километров в час!

Со скоростью двести шестьдесят километров в час носился мой самолет через горы в безоблачном небе. И лежащая за моим окошком вечность превратилась в банальность — горы были покорены. Я уверенно смотрел на их грозные черные гребни, но все же я не мог полностью игнорировать их. Теперь я учитывал их влияние автоматически.

— Куда же мне направиться отсюда? Здесь мне делать больше нечего. Ну хорошо, пусть год, другой, а если еще десять лет, десять лет то штормовых, то скучных солнечных дней вроде сегодняшнего?

DC-3 жужжит спокойно и размеренно. Да, он может протаскать нас взад и вперед еще десять лет, конечно, если я буду соблюдать правила.

Эти правила, просеянные через опыт девяти тысяч летных часов, которые протекли с тех пор как я перешел из Калифорнийского университета в авиационную школу в Пенсаколе, стали для меня сочетанием физических расчетов с интуицией.

Я уважаю свой самолет. Любая машина, которую подымаешь с земли, таит в себе вызов, но теперь мне становилось скучновато: я изучил свой самолет вдоль и поперек. И хотя двигатель всегда может отказать, больше шансов, что он не подведет.

Что же касается этого вызова, то он уж слишком привычен. Вот с левой стороны долины, над которой мы летим, между океаном и горами проходит Санта-Барбара. Над морем появляется туман. Он быстро накрывает плоскую деревушку с ее белыми домиками, приютившимися у холмов. Далеко внизу стремительно, словно океанская волна, движется этот туман. Вот он уже заполнил все пространство между горами и тонкими струйками дыма начинает просачиваться через выемки хребта вниз, в долину. Впереди находится Пойнт-Консепсион — прибрежный маяк, указывающий путь в Монтерей и Кармел. Туман, наверное, надвигается на все побережье и достигнет Кармела раньше нас. Сан-Франциско радирует погоду.

Сквозь туман, закупоренный между морем и горами, DC-3 выходит к аэропорту, растянувшемуся вдоль самого залива.

Что же мне делать дальше? Потребность «преодолевать» снова берет верх. DC-3 покорно садится на посадочную полосу муниципального аэродрома Сан-Франциско и подруливает к зданию вокзала — концу трассы. Через полчаса на борт придет экипаж для обратного полета в Орегон. Пассажиры высыпают из самолета, оставляя за собой бумажные пакеты из-под жареных кукурузных зерен, конфетные обертки и апельсинные корки.

Диспетчер отдела перевозок осматривает самолет.

— Я слышал, вам немного досталось под Кармелом. Черт возьми, некоторых укачало… Надеюсь, я успею убрать тут до отправки в обратный рейс.

Усевшись глубоко в кресло, я начинаю размышлять и принимаю решение сегодня же вечером уйти со службы. Справа подруливает самолет Пан-Американ компани из Гонолулу. Из него выходят и погружаются в туман изнеженные, отлично отдохнувшие бизнесмены в ярких спортивных рубашках, с легким загаром на шеях и лицах. Их сопровождают улыбающиеся женщины средних лет.

Аэропорт в Сан-Франциско не похож ни на какой другой в мире. Прилетающие сюда с запада люди и грузы приносят с собой запах страны, которую они оставили всего день назад. Перелет через океан — это не долгое океанское путешествие, которое поглощает все запахи.

— Пока, Фил.

С папкой под мышкой я иду в ангар, вдыхая туманный воздух, насыщенный чужеземными запахами. Из ангара направляюсь в кабинет главного пилота.

Мне вспоминаются утренние сны, снившиеся мне много лет назад в моей маленькой детской комнатке. Это были мечты о полетах, которые сейчас я собирался оборвать. Решение ученика средней школы о карьере летчика будет взято назад. Итак, учеба в колледже, облегчившая мне путь к летной школе в Пенсаколе, о которой я мечтал как о высшем счастье, Пенсакола, где девять месяцев подряд я занимался даже за обеденным столом, по воскресеньям и ночами, — все это больше ни к чему. Семь лет я жил только самолетами. Отказаться от них — значит отказаться от всей прежней жизни. Это все равно, что уйти от любимой женщины: она всегда считала тебя образцом, и ты к ней сердечно привязан, но не хочешь стариться вместе с ней.

— Послушайте, Уильям… — начал было главный пилот, но я сразу же сказал ему, что отговаривать меня бесполезно.

— Все это мне смертельно надоело. Нужна передышка. Вероятно, я уеду в глушь, где не слыхали о крыле и винте…

Начальника удивило мое неожиданное решение. После небольшой паузы он сочувственно произнес:

— Что ж, надеюсь, вы как следует продумали свое решение, Билл. Если когда-нибудь захотите вернуться, двери для вас всегда открыты.

* * *

Итак, с этим покончено. Я поехал по той извилистой дороге тихоокеанского побережья, над которой летал в Южную Калифорнию. Стоял июль, и вода в океане была совсем теплая. Малибу-Пойнт, что в семи милях от Санта-Моники, — одно из лучших на всем побережье мест для катания на доске. Здесь я снова встретился с друзьями из Калифорнийского университета и Пасаденского колледжа. Я решил провести на этом пляже беззаботное лето, чтобы на досуге подумать о том, куда направиться дальше. Остаток лета можно было посвятить выбору нового жизненного пути.

Лето проплывало мимо меня, и я все чаще задумывался о будущем: чем же мне заняться? Кроме самолетов, я ничего не знаю. Я умею только летать. Во время каникул в колледже я нанимался на разные временные работы. Как-то летом служил на спасательной станции на пляже — вот и все. Незавидные данные для бывшего капитан-лейтенанта, и вдобавок ко всему у меня вызывало непреодолимое отвращение нудная работа от девяти до пяти ради хлеба насущного. Я хотел чего-то большего.

Жизнь в Малибу успокаивала. Великолепная погода не давала думать о завтрашнем дне, а бурлящие под доской волны уносили с собой все заботы. За широким пляжем, за оживленным шоссе круто вздымались горы, рассеченные глубокими зелеными каньонами, по дну которых, как между растопыренными пальцами, пробегали тонкие ручейки, а на широких ровных террасах раскинулись леса белоствольных платанов.

Эти места были для меня родными. Мальчиком я все лето проводил в одном домишке, куда надо было добираться через три узких каньона по автомобильной дороге, а затем шесть километров по проселочной дороге через каньон Лас-Тунас. Здесь все напоминало мне о доме, невозможно было чувствовать себя неуверенно.

Запахи моря и аромат шалфея вернули меня к детству. Так, открывая дверь старого дома, в котором не был с детских лет, чувствуешь, что запах совсем не изменился, и на какой-то момент снова становишься прежним.

* * *

«Билли Бриджмэн, мечтатель» — так она называла меня. Это было давным-давно. Тогда я жил спокойно и размеренно и, кроме плавания, прогулок и грез, ничем не занимался. Наш дом, квадратная дощатая постройка, центром которой была большая черная печь, отапливаемая дровами, был единственным в

каньоне. Мы жили вдвоем с бабушкой. У нас была шотландская овчарка, которая где-то бродила по ночам. Эта овчарка отличалась тем, что, сопровождая меня на прогулках по каньону, почти каждый день загрызала гремучую змею. К концу лета у меня накопился целый горшок хвостовых колец гремучих змей. Я гордо демонстрировал их нечастым бабушкиным гостям.

Мейбл Бриджмэн, женщина смуглая и хрупкая, отличалась твердым характером. Когда мне было два года, она привезла меня в Калифорнию из Оттумва (штат Айова) — этот городишко служил штаб-квартирой моему отцу Уильяму Бриджмэну, сделавшему себе карьеру на том, что для бродячего цирка он пилотировал ветхий самолет времен первой мировой войны. Вскоре после моего рождения отец и мать разошлись, и моим воспитанием занялась бабушка.

В годы, проведенные в каньоне, я думал, что бабушка — моя мать, а высокий худощавый летчик, который навещал нас один раз в два — три года и любил рассказывать о самолетах и мертвых петлях, — мой старший брат.

Мейбл Бриджмэн не слишком тряслась надо мной, хотя я заменял ей весь мир. Я считаю, что она дала мне самое лучшее воспитание: следила, чтобы я был сыт, обут и одет, во всем остальном предоставляя меня самому себе. Я был вполне свободен в пределах океанского берега и каньона. Она не беспокоилась обо мне, а если и беспокоилась, то не говорила об этом. Зимой, когда мы жили в Пасадене, в тридцати километрах от каньона, я часто убегал в наш летний дом. Бабушка знала, куда я мог исчезнуть, и, бывало, тихонько распекала меня за то, что я заставил ее совершить неблизкую прогулку, чтобы вернуть меня домой.

Летняя жизнь в каньоне кончилась со смертью бабушки. Когда это случилось, я был уже на втором курсе Калифорнийского университета. По воскресеньям я работал на спасательной станции в Санта-Монике. Моя комната находилась над помещением, которое с незапамятных времен было сдано в аренду под увеселительное заведение.

Концом своего детства я считаю тот день, когда во время одной из прогулок к старому дому в каньоне я увидел группу рабочих, сносивших его, чтобы расчистить место для новой дороги. Это было много лет назад.

Глава V

Лето кончалось — стоял конец августа, когда я получил телеграмму. Она лежала под дверью, и я увидел ее, вернувшись с океана после длительного заплыва.

> «Просим связаться с нами, когда вам будет удобно. Летно-испытательная станция Дуглас Эркрафт Корпорейшн. Санта-Моника».

Предложение фирмы Дуглас, вероятно, было результатом моих разговоров с Бобом Брашем — однокашником по Пасаденскому колледжу. Он служил главным летчиком-испытателем отделения этой фирмы в Санта-Монике. Уже несколько месяцев я не имел от Боба никаких вестей.

Возможно, вопрос о будущем теперь временно решится. Я бросил летное дело, но об испытании самолетов знал очень мало. Для меня это новая область, но пока не найдется другого занятия, можно попытаться.

Телеграмма призывала меня вернуться в авиацию, и должен сказать, я с удовольствием думал о том, что снова заберусь в кабину самолета. В конце концов мне не повредит, если я пойду и узнаю, что они могут предложить.

Вскоре после полудня я уже ехал вдоль океанского берега, мимо каньонов, выходящих к океану: Лас-Флорес, Лас-Тунас, Топанга; мимо Санта-Инес, где у океана оканчивается бульвар Сансет, начинающийся в центре Лос-Анжелоса; мимо каньона Санта-Моника; мимо обдуваемого ветром Гринвич-Виллидж в Южной Калифорнии, где начинается город Санта-Моника. Поворот — и еще восемь километров через район, где сдаются дешевые квартиры, и вот в центре этого района аккуратно оштукатуренных домов я замечаю здания авиационной компании Дуглас. Эти здания, на этаж выше жилых домов, тянутся целых десять кварталов.

В небольшом пустом вестибюле сидел за столом дежурный полицейский. Он проверил и убедился, что меня действительно должны принять. Я расписался, и к моему пиджаку был прицеплен значок посетителя. Затем через весь завод меня повели на второй этаж в испытательный отдел.

Завод фирмы Дуглас напоминает рассеченный пополам лабиринт. На одной стороне расположен сборочный конвейер, разбитый ангарными стенками на обширные секции; на другой стороне — узкие коридоры из временных стенок. Стенками,

которые примерно на половину не доходят до потолка, помещения делятся на крошечные кабины. Коридоры расходятся от темного центрального холла и идут через весь завод. Местами они переходят в большие, длинные помещения, сплошь заставленные столами.

Потолки над столами очень высокие, как в ангарах, но кажутся вдвое меньше благодаря симметрично расположенным лампам дневного света, холодный лунный свет которых равномерно освещает зал, лишенный окон. Здесь размещается технический отдел и конструкторское бюро. Для высшего начальства отгорожены комнатки, прилепившиеся к стенам.

Пройдя через технический отдел, я попал в другой, отгороженный и изолированный ангар, где с левой стороны висела вывеска: «Вход воспрещен — объект Х-3».

Здесь проводились совершенно секретные работы. Тонкие деревянные стенки, загораживавшие этот объект, были в два раза выше остальных стенок.

Я поднимаюсь по лестнице на второй этаж, прохожу мимо другого полицейского. Такие же временные перегородки отделяли друг от друга комнаты испытательного отдела. Справа от меня был кабинет, куда я направлялся: летный отдел А-853.

Я представился секретарше — она сидела за невысоким барьером, который отделял ее от большой комнаты, заставленной столами, — это была комната для летчиков. Она наградила меня ослепительной улыбкой и кивком головы показала, что я могу пройти через открытую дверь в кабинет. За столом сидел плотный, крепко сложенный, лысеющий человек. Он встал, мы обменялись рукопожатием.

— Садитесь, Билл, я Билл Моррисей, помощник Боба. Он сейчас отдыхает в Канаде, но перед отъездом он говорил, что вы, пожалуй, были бы отличным помощником Брауни на заводе в Эль-Сегундо.

— Как поживает старина Брауни?

— Прекрасно. Вы знаете, чтобы мы смогли послать вам телеграмму, Луис целую неделю разыскивал вас. — Моррисей украдкой посмотрел на меня. — Расскажите о себе.

Рассказ о девяти тысячах летных часов занял пять минут. Помощник главного летчика-испытателя ничего не сказал.

— Пойдемте, сделаем контрольный полет, — предложил он.

Аэродром находился в самом конце длинного завода фирмы Дуглас, там, где последний ангар в ряду скленных зданий выбрасывал с конвейера новенькие четырехмоторные транспортные самолеты. А наверху, куда вела крутая лестница, располагались летная и дежурная комнаты.

Снова я ученик. Мне придется повторить урок учителю, который будет внимательно слушать и улавливать малейшую неуверенность в ответе. И вдруг до тонкостей знакомое дело вызвало у меня какую-то неуверенность. Такое чувство бывает, когда ешь, а на тебя пристально глядят со стороны.

Мы взобрались в DC-3. Привет, старый приятель!

— Поднимитесь на три тысячи метров. Поставьте один из винтов во флюгерное положение и произведите посадку на аэродром.

На высоте три тысячи метров мы проделали все аварийные манипуляции. В определенной последовательности, что достигается многолетней практикой, были передвинуты рычаги; это делалось с учетом времени и в зависимости от звука работы двигателя.

— Полет недурной. — Моррисей был удовлетворен, но эта проверка не произвела на него особого впечатления. Его повседневная работа состояла из неприятностей; он «продавал» самолеты. — Поезжайте в Эль-Сегундо и повидайте там Брауни. Передайте старику привет. Он выпустит вас на самолете AD. На нем вам и придется летать. Боб позвонит, когда вернется из отпуска.

AD — одномоторный штурмовик, а я привык летать на четырехмоторных самолетах. Это мало соответствовало моим ожиданиям, но я решил идти до конца.

Завод в Эль-Сегундо находится в пятнадцати километрах от Санта-Моники и распланирован примерно так же. Только его аэродром — часть международного аэропорта Лос-Анжелоса — отдален от завода и используется одновременно другими авиационными компаниями, имеющими заказы на палубные истребители и пикирующие бомбардировщики ВМС, в то время как громадный завод в Санта-Монике выпускает главным образом гражданские самолеты.

* * *

При входе на аэродром я назвал полицейскому свою фамилию, и мне разрешили пройти. Лаверн Брауни, с которым я должен был встретиться, сидел за столом в небольшой продолговатой комнате. На двери почему-то висела табличка: «Загородный клуб».

Он был старше, чем я ожидал, лет около сорока, высокий, худощавый, загорелый и обветренный. Я представился.

— Рад вас видеть! — Судя по его оживлению, он говорил

искренне. Брауни показал на аэродром, где стояли, выстроившись в линейку, штурмовики со сложенными крыльями. — В последнее время их столько накопилось, что мне не обойтись без вашей помощи.

Хотя аэродром был наводнен только что собранными и еще не испытанными штурмовиками AD, их серийное производство на этом заводе шло не совсем нормально. Весь летно-испытательный персонал в Эль-Сегундо состоял до сих пор из одного Лаверна Брауни. Теперь ему буду помогать я. На других пяти заводах фирмы Дуглас работало не больше десяти летчиков-испытателей. После войны авиационная промышленность не слишком преуспевала.

Брауни провел меня по заводу, представил диспетчеру Джерри Кодиру и двум контролерам.

— Обзаведитесь шкафчиком для одежды. Завтра мы достанем для вас летное обмундирование. — Он достал из ящика своего стола руководство по AD. — Просмотрите это… Завтра мы его попробуем.

Много времени прошло с тех пор, как я летал на одномоторном самолете, перегоняя истребители для морской авиации. Это было почти четыре года назад.

В восемь тридцать жаркого августовского утра я уже был в летной комнате и за чашкой кофе еще раз просматривал руководство по AD. Появился Брауни.

— Ну как, найдете все тумблеры? — спросил он.

— Думаю, что найду — стоит только несколько минут посидеть в кабине.

— Запуском мы займемся вместе. Двигатели фирмы Райт работают грубо, имейте это в виду, если вы раньше не работали с ними. — Брауни говорил с уверенностью летчика, который летал уже больше двадцати лет. О тонкостях управления самолетом он знал лучше всех летчиков, с которыми я был знаком. Самолет AD я впервые видел так близко, но Брауни не придал этому значения и предоставил мне самостоятельно познакомиться с самолетом.

Приборная доска оказалась именно такой, какой она была описана в руководстве. Брауни наклонился над кабиной, чтобы помочь мне запустить двигатель. С ловкостью, приходящей после того, как человек проведет в машине тысячу часов, он запустил двигатель. Я наблюдал за быстрой сменой его движений, стараясь запомнить их.

Сквозь грохочущий шум мотора он закричал мне:

— Если что-нибудь случится, сообщите нам. Подымитесь на полчасика и прощупайте его. — На этом все его объяснения закончились, и самолет остался в моем распоряжении. Брауни

обошелся без отцовских наставлений. Спрыгнув на землю, он зашагал к ангару.

Теперь я постарался вспомнить об одномоторном самолете все, что когда-то знал: «Помни, что при огромной мощности двигателя придется много поработать рулем направления, чтобы удержать эту штуку на взлетной полосе». Что еще?

Брауни не шутил. Двигатель ревел так, словно вот-вот готов был сорваться с подмоторной рамы. Я вырулил на старт, раскрыл крыло, проверил работу магнето. Быстрая проверка моторных приборов — и мне разрешен взлет. Справа от меня на взлетно-посадочной полосе номер 2–5 аэропорта Лос-Анжелос начал выруливать на взлет самолет Саусуэст Эрлайнс, старый друг. Я машинально помахал ему рукой, смутился и быстро опустил ее вниз. «Саусуэст» игнорировал мое приветствие и, громыхая, прорулил мимо.

«Он обладает большой скороподъемностью», — предупреждал меня Брауни. Я оторвался от земли и установил угол набора высоты. Большая скороподъемность? AD начал набирать высоту, словно кто-то поддал ему сзади.

* * *

На высоте шесть тысяч метров я перевожу самолет с набора высоты в горизонтальный полет, уменьшаю обороты двигателя — и вот снова она, моя стихия. Как всегда, после длительного отпуска я испытываю восторг при первом взгляде вниз, на землю. Нигде я не чувствую себя так свободно, как здесь, в пустынном, бескрайнем небе. Находишься словно на вершине, и ничто здесь не скроется от твоего зоркого глаза. Здесь, на высоте, чувствуешь себя великим. И мчишься, мчишься… Я разворачиваю самолет на юг, к Лагуне. Ни пассажиров, ни расписания, ни аэропорта, куда следует прибыть по этому расписанию. Только я и самолет AD, да калифорнийское побережье, окаймленное горами. Штурмовик обладает большей мощностью, чем любой другой самолет, которым я когда-либо управлял. У этого маленького самолета двигатель огромной мощности. У Лагуны я выхожу к океану, поворачиваю на север и лечу, едва не зарываясь в волны. AD — как жеребенок на голубом лугу.

Круто набираю высоту, двигатель ревет изо всех сил. Выравниваю самолет. Прошло два года с тех пор, как я летал вверх колесами. Пробую несколько бочек и иммельманов. Бочки у меня не получаются, а иммельманы выходят из рук вон плохо. Наверное, стоит внизу какой-нибудь старый летчик-истребитель,

смотрит на небо и покачивает головой.

Диспетчер запрашивает мое положение. Я не позаботился вызвать его, и он проверяет, не затерялся ли новый парень. Прошло уже полчаса. Сообщив свое местонахождение, я на обратном пути к аэродрому проверяю третий радиоканал, как было приказано во время первого испытательного полета.

Моя уверенность несколько нарушена неудачными бочками, и на посадку я захожу осторожно. У ангара определенно наблюдают за мной. Я держу повышенный газ и на большой скорости иду на посадку. На этот раз я не стараюсь приземлиться у самого начала полосы. Посадка получилась хорошо, легко. Оказалось, за мной никто не наблюдал.

Я зашел в кабинет Брауни. Первый испытатель встретил меня возгласом:

— Ну, как машинка?

— Чертовски шумит, не так ли?

Брауни фыркнул:

— В этом вы убедитесь, когда вам попадется машина с грубо работающим мотором. Вы довольно хорошо знакомы с районом полетов, не так ли, Билл? Так вот, я советую вам теперь же заучить наизусть радиочастоты всех военных аэродромов, чтобы вы могли предупредить их, если вам придется идти на вынужденную. — Затем он продолжал серьезным тоном: — У нас здесь такое правило: каждый летчик надевает надувной спасательный жилет и имеет при себе средство для отпугивания акул. — Он уловил взгляд, которым я искоса окинул его. — А впрочем, дружище, поступайте как знаете, мы все берем его с собой. Да, вот еще: сообщайте свое местонахождение примерно каждые двадцать минут. Джерри хочет знать, где находятся самолеты. — Затем Брауни улыбнулся: — Мы любим подшучивать над Джерри. Найдите на карте место, о котором никто не слыхал. Джерри не успокоится, пока не найдет его. Никто не удерживается от этакой штуки.

Он заговорил серьезно:

— Попадете в беду, дайте знать мне. Если я буду на земле, постараюсь помочь вам, а если в воздухе — пристроюсь к вам и попытаюсь протянуть руку помощи. Мы не будем особенно нажимать на вас первые две недели, пока вы не познакомитесь как следует с машиной.

В первые две недели мне разрешалось совершать вторые и третьи контрольно-сдаточные полеты, после того как первым на каждом новом самолете летал Брауни. Когда я, закончив свою программу испытаний, украдкой, километрах в шестидесяти от аэродрома, над апельсиновыми садами старался сделать

приличную бочку, Брауни совершал за день первые полеты на шести — семи самолетах. Заполнив дефектные ведомости, он садился в другой самолет, выполнял положенную программу испытаний, садился на аэродром, опять заполнял ведомость и, выпив чашку кофе, снова отправлялся в очередной полет. Чтобы испытать все необходимое, он тратил немногим более получаса на самолет. С самолетом AD Брауни обходился, как с детским автомобилем. Иммельманы и бочки он выполнял безупречно. Я признался ему, что мне трудно выполнять эти фигуры. И хотя Брауни не любил болтать, он подробно, тщательно объяснил мне, как следует выполнять фигуры высшего пилотажа. После непрерывных двадцатилетних полетов, после роли лихого «Тейлспина Томми» в многосерийном фильме Брауни, видно, несколько приелось летное дело. Он был уже далек от той поры, когда бурно восторгался голубыми далями — теперь он забавлялся тем, что мне это все еще нравится. Я продолжал относиться к полетам, как к своеобразному спорту.

После нудных полетов на авиационных линиях мне нравилась моя теперешняя беспокойная работа. Летчик-испытатель предоставлен самому себе, и никто не торчит у него за плечами. И хотя работа была, кажется, временная, с ничтожными перспективами на будущее, я был счастлив.

В конце второй недели Брауня позволил мне сделать первый полет на AD.

— У этих машин чувствительный карбюратор, Билл. В первую очередь вы должны быстро установить, правильно ли он отрегулирован. Наберите десять тысяч метров. Если карбюратор не отрегулирован, двигатель будет обрезать и произойдут обратные вспышки. Но еще до наступления этого вы, наверное, заметите, что двигатель начинает грубо работать.

Он передал мне пачку карточек. На них были перечислены задания на испытание силовой установки, на проверку поведения самолета на малой скорости, на проверку работы автопилота и целый ряд других вспомогательных проверок. Последняя карточка предписывала набор высоты, пикирование и глубокие виражи. Со всем этим Брауни управляется за сорок минут.

— Не уходите далеко от аэродрома, чтобы, если мотор откажет, можно было быстро сесть, — закончил он.

У нового самолета особенный, удивительный запах — в этом творении рук человеческих все гладко отполированные детали, впервые соединенные вместе, пахнут по-своему. На AD ни пятнышка, он готов к испытаниям. Опытный самолет испытывался инженерами-летчиками для выявления конструктивных дефектов, характеристик устойчивости и

управляемости. Прежде всего нужно выяснить, полетит ли этот самолет вообще. После испытания он модифицировался и шел в серийное производство. Завод в Эль-Сегундо выпускал их по две штуки в день. Теперь оставалось проверить, правильно ли собраны самолеты, выкатывавшиеся на аэродром. Неточность в одну тысячную дюйма — и самолет будет жаловаться и протестовать.

Странная мысль пришла мне в голову, когда я шагал к самолету, никогда еще не взлетавшему в воздух и стоявшему со сложенным крылом, словно в страхе перед испытанием. А вдруг именно этот самолет не взлетит, вдруг детали не вступят во взаимодействие? Ведь никто еще не испытывал его.

Зная, что на этот раз Брауни наблюдает за мной, я внимательно прочитал карточки. На каждой из них были записаны объекты, испытываемые на разных высотах, тумблеры, которые следовало включать на различных скоростях, и задания на испытания в процессе изменения балансировки. В этом полете не придется любоваться окрестностями — предстоит по-настоящему работать.

* * *

Прежде чем запустить мотор, я записываю показания приборов и включаю тумблеры, чтобы проверить некоторые необходимые данные на взлете. Мощный двигатель разрывает тишину утра, и я выруливаю на взлетную полосу. Самолет движется… Посмотрим, может ли он летать. AD взмывает над аэродромом, набирает высоту. Он летит! Все работает впервые: детали вращаются, качаются, входят в сцепление как положено. Разве это не чудо?

Набираю высоту восемь, восемь с половиной, девять тысяч метров. Дышу из баллона с кислородом. На такой высоте воздух разрежен, а карбюратор должен питать двигатель не слишком бедной, но и не слишком богатой смесью. Двигатель работает хорошо — значит карбюратор отрегулирован правильно. Теперь я обращаюсь к карточкам, которые зажимом прикреплены к планшету, привязанному ремнем к моему колену. Переходя к новой карточке с записанной на ней серией проверок, я то опускаюсь вниз, то набираю высоту, как требует задание. Протягиваю руки к тумблерам, манипулирую переключателями, проверяю радио, набираю высоту и пикирую. Через два часа опускаюсь на аэродром. У меня на контрольно-сдаточный полет ушло почти в четыре раза больше времени, чем у Брауни.

После напряженного полета на новом штурмовике у меня болят руки и ноги. Усталый, я бросаюсь в кресло, беру чашку кофе и дефектную ведомость, которую мне предстоит заполнить. Эту работу можно сравнить с литературной критикой: летчик-критик оценивает новое произведение — самолет.

После полета в комнату вошел Брауни. За спиной у него еще болтался парашют.

— Ну, как слетали? — Он попросил карточки и дефектную ведомость. — Вы считаете, что на крейсерском режиме самолет требует небольшой балансировки в сторону пикирования, а?

— Да, достаточно будет переставить стабилизатор на каких-нибудь полградуса. Черт возьми! Я выжат, как лимон. Сколько маневров приходится делать… вверх, вниз, и снова вверх, вниз… То и дело тяни то за один рычаг, то за другой…

Брауни прочитал карточки.

— К этому вы привыкнете. В следующий раз вы сгруппируйте отдельные задания по высотам — это сэкономит время.

Он посмотрел на часы и снова отправился на аэродром. Проглотив кофе, я отправился за ним. Из дверей ангара мне было видно, как он рулил по полю в самолете № 48, который я только что посадил, обнаружив в нем восемь дефектов. Через сорок минут он приземлился и медленно направился в летную комнату. Я ожидал от него замечаний. Рабочий день уже кончился. Не останавливаясь, Брауни прошел мимо и сказал, улыбнувшись:

— До завтра, Билл.

Я стал легче справляться с первыми полетами. Научился группировать испытательные задания по высотам. На двух тысячах метров я делал все, что должно было быть испытано на этой высоте, затем проводил испытания на трех с половиной тысячах метров, и так до потолка самолета. Брауни больше никогда не проверял после меня самолетов, пока не настал день, когда я посадил самолет, не выявив в нем ни одного дефекта. Самолет был в полном порядке.

— Я покупаю его, Брауни. Самолет продан!

При доставке каждого самолета флоту записывается имя летчика, выдавшего ему путевку в жизнь. Если потом у самолета обнаруживаются дефекты, флот ссылается на летчика-испытателя. Таким образом, летчик-испытатель отвечает за качество самолета.

В этот день Брауни поднял в воздух самолет, в котором я не нашел никаких недостатков. Он не обмолвился ни словом, и мое заключение осталось в силе. Самолет был «продан». Я стал летчиком-испытателем. Приятно зарабатывать себе на жизнь таким трудом.

Освоив процедуру испытаний, я успевал испытать за день

четыре — пять самолетов. Совершая теперь первые полеты, я больше не вертелся над аэродромом, а шел к Лагуне, пролетал над темно-зелеными апельсиновыми садами. В этом, не очень населенном районе, находившемся в нескольких километрах от Эль-Сегундо и прилегавшем к двум военным аэродромам, я и стал проводить контрольно-сдаточные полеты.

— Вызываю КАК-6. Нахожусь в районе Анахайм, Азуса и Кукамонга.

— Довольно болтать, Бриджмзн! — раздавался в наушниках голос Джерри.

Самолет «продан» после этого полета. С самого начала он был в хорошем состоянии, если не считать шести дефектов, которые были устранены после трех полетов. Самолет можно передавать заказчику. Сегодня понедельник. Утро такое чистое, сверкающее, и мне так весело, словно совершаю первый самостоятельный полет без инструктора. Бескрайнее небо окружает меня.

Лечу вдоль побережья над Бальбоа, любуюсь ярким солнечным днем. Меня не тянет в прохладную воду — после воскресного купания я чувствую себя свежим, отдохнувшим. Как хорошо снова быть в воздухе! Мой взгляд скользит мимо солнца, я замечаю крошечное пятнышко в небе. Солнце светит слишком ярко, и нельзя определить, что это за пятно. Через долю секунды мимо меня проносится блестящее алюминиевое тело, и мой ярко-голубой «Скайрейдер» задрожал в струе пролетевшего мимо самолета. Неожиданное вторжение поразило меня. Я раздраженно разыскиваю в небе своего нового партнера. Солнце, ранее скрывавшее самолет, теперь выдает его, отражаясь от его крыла. Это «Мустанг» вышел из пикирования и начал набирать высоту. Энергия, накопленная им во время пикирования, даст ему преимущество в высоте над моим самолетом. «Давай подеремся…» И воздушный «бой» начинается.

Инстинктивно, одним движением, я хватаюсь за сектор газа и рычаг управления шагом воздушного винта и толкаю их вперед до отказа. Самолет тяжело вздыхает, вздрагивает и делает скачок вперед. Я круто набираю высоту и выдерживаю этот режим. Огромный винт пожирает пространство, отбрасывая воздух назад. Бальбоа остается далеко позади. «Мустанг» разворачивается надо мной, и начинается второй заход. Я слегка отворачиваю в сторону. Он тоже разворачивается внутрь круга. Ого, теперь он в выгодном положении! Я не думал, что он так быстро зайдет мне в хвост. Этот заход он наверняка использует. Я снова разворачиваюсь. Голубой нос моего самолета направлен прямо на него. Резко свернув, он пытается уйти. Сейчас мы находимся

примерно на одной высоте и идем с одинаковой скоростью. Мощный рев самолетов нарушает тишину утра над берегом океана. Начинается взаимное преследование по гигантскому кругу. Резкий разворот создает утроенную перегрузку. Сближаемся. Круг уменьшается. Крутые развороты непрерывно увеличивают перегрузку. Я тяну ручку на себя, самолет на грани срыва, но я стараюсь удержать машину. Самолет дрожит, крен увеличивается, кажется, он вот-вот свалится на крыло. Тогда я отдаю ручку от себя, уменьшая перегрузку. Из-за перегрузки на разворотах у меня на лице сильно оттягивает вниз кожу, а рот невольно открывается. Кровь отливает от мозга, и я чувствую, как темнеет в глазах. Все вокруг погружается в белесый туман. На испытательных полетах я привык к перегрузкам и могу выдержать до 6G[11] без противоперегрузочного костюма. Но вот серая пелена перед глазами исчезает, и я смотрю на своего друга. Как дела у него? Он уже не на противоположной стороне круга. Диаметр моего виража чуть меньше. Постепенно «Скайрейдер» настигает его, и я начинаю заходить к нему в хвост. Будь это настоящий воздушный бой, моему противнику грозила бы верная смерть. Секунда, две — и все было бы кончено. Сейчас он отчаянно пытается вывести самолет из-под обстрела. Резко перевернувшись через крыло, он с пронзительным воем пикирует вниз, к воде и пляжу. Я тоже переворачиваюсь через крыло и следую за ним, а затем пристраиваюсь к нему крылом к крылу. Военный летчик-истребитель смотрит в мою сторону, кивает головой и улыбается. Затем проделывает замедленную бочку. Я неуклюже пытаюсь повторить эту фигуру. Но тут я не пара летчику-истребителю. Кроме того, я знаю, что, если бы мы поменялись самолетами, я уступил бы ему в бою на виражах.

— КАК-6, я 482,[12] нахожусь над Япика, возвращаюсь на аэродром.

— Вы опоздали на завтрак, дружище!

* * *

После завтрака меня ждали еще три самолета.

Пока я поднимался до семи тысяч метров, двигатель работал чисто, как часы, но вдруг регулятор карбюратора отказал и мотор заработал грубо. Самолет начал вибрировать.

«Ну, парень, вот оно… За это тебе и платят деньги». — Я настораживаюсь, как человек, мимо уха которого пролетела пуля. Убираю газ, но, кажется, недостаточно быстро. Хлоп-хлоп! Самолет вздрагивает. Вот о чем предупреждал Брауни! AD резко

теряет полторы тысячи метров. Здесь воздух плотнее. Я уверенно даю газ, но двигатель, протестуя, отчаянно визжит и содрогается. Ясно: двигатель отказал, самолет не дотянет до аэродрома. Охвативший меня страх на мгновение исчезает: ведь я нанялся на такую работу. Самолет надо доставить назад! Мое самолюбие и сознание необходимости посадить самолет неповрежденным не дают желанию покинуть самолет взять верх надо мной. Страху придется подождать!

Какой аэродром ближе всего? Эль-Торо, Лонг-Бич, Аламеда? Принимай решение, быстро! Да выбирай правильно! После отказа двигателя самолет быстро теряет высоту. Только пять минут назад все было в порядке, но стоило регулировке чуть отойти от нормы — и послушный самолет превратился в «гроб» пяти с половиной тонн весом. Аэродромы с красивыми звучными названиями — Лонг-Бич, Эль-Торо и Аламеда — с таким же успехом могли находиться на расстоянии миллиона километров: все равно нет тяги, чтобы добраться хоть до какого-нибудь аэродрома. В своей холодной металлической коробке-кабине я сквозь зубы бормочу проклятья. Проклятая машина не дотянет до аэродрома. Приткнуться бы на какой-нибудь пятачок. Ага, вот он. Нет, слишком маленький. Мгновение — и пятачок остается позади. Вот и коричневое поле. Там, пожалуй, можно приземлиться. Земля быстро приближается. Поле покрыто травой! Кто знает, что под ней скрывается, — ровная земля или глубокие ямы, или кучи камней… Думать бесполезно, потому что у меня нет выбора. Делаю последнюю попытку снова запустить двигатель. Он кашляет, но тяга чуть-чуть увеличивается. Достаточно ли, чтобы дотянуть до аэродрома? Оставлять самолет здесь неудобно — ведь придется тащить его к себе на буксире. Постараюсь осторожно довести самолет до аэродрома. Лучше самому доставить машину назад, чем заставлять компанию буксировать ее по шоссе. Надо доставить самолет.

Двигатель протестует — он не хочет больше работать и вздрагивает. Кажется, сейчас он сорвется с рамы и упадет на землю.

— КАК-6… Я 522. Вынужденно сажусь на аэродром. Прием.

Ответ поступает немедленно:

— Пять-два-два… Нужно ли вызвать аварийные службы? — Голос Джерри звучит спокойно, педантично.

— Пожалуй, это будет кстати.

Мы с диспетчером словно соревнуемся, чей голос будет звучать будничнее. Правильные квадраты домов, огороженные дворики с играющими детишками проносятся подо мной. Осталось еще немного. Проклятье, совсем немного! Дома убегают

от болезненно громыхающего синего самолета, который стремительно проносится над ними. «Продержись еще чуть-чуть, малютка!» — обращаюсь я к самолету с просьбой и затаиваю дыхание. Самолет низко-низко над землей. Двигатель может отказать в любую минуту, и мне не хватит высоты, чтобы рассчитать посадку на какой-нибудь пятачок. Впереди не видно больше никакого коричневого поля.

— Пять-два-два, где вы сейчас находитесь? — раздается голос в моих наушниках.

— Не беспокойтесь, — коротко отвечаю я. Больше меня не запрашивают. И хорошо — у меня нет времени отвечать на вопросы. После каждого движения сектором газа двигатель грохочет и стонет. О господи, давай, давай еще немного!

— Пять-два-два, мы вас видим. Вам разрешается посадка на любую полосу…

Вот он, аэродром! В моем распоряжении всего один заход, так как повторить его мне уже не удастся.

Колеса касаются земли. Спокойное, безмятежное, прекрасное поле. Откидываюсь на спинку сиденья и наслаждаюсь. Какой это восхитительный комфорт — просто сидеть, ни о чем не думая, не двигаясь. Самолет дышит тяжело, словно загнанный конь, а масло, как кровь, брызжет из-под капота. На крыле появляются двое пожарных, чтобы вытянуть меня из кабины. Я возмущен их вторжением.

— В чем дело? Самолет и не думает взорваться! — кричу я на них. Но они продолжают тащить меня, а санитары из машины скорой помощи быстро направляются к нам. Я машу рукой:

— Со мной ничего не случилось!

В ангаре я бросил парашют в свой шкафчик и отправился в душ. Воротник моего комбинезона насквозь мокрый от пота.

— Господи боже! — восклицает кто-то в радиорубке. — Я бы никогда не пытался привести эту штуку на аэродром. Надо потерять голову, чтобы пойти на это.

— Да, ничего не скажешь, в хорошеньком состоянии самолет. Но чего не сделаешь, чтобы стать героем, а?

Я уже оделся и составлял рапорт, когда в комнату вошел механик.

— Ну что, как самолет?

Механик недоверчиво посмотрел на меня.

— Самолет выглядит чертовски плохо. Вы сломали три толкателя, клапан исчез, как-будто его проглотили, а третий цилиндр совсем вышел из строя.

— Ладно, он все-таки на аэродроме.

— Да, конечно.

Стремясь привести самолет на аэродром, я на этот раз ошибся в расчетах. На моем пути были целые кварталы небольших квадратных домиков, самолет мог врезаться в гостиную любого из них, и тогда пожар мог уничтожить целый квартал.

Если в следующий раз мотор будет работать так же плохо, я поступлю иначе. В подобных случаях может быть только одно решение: немедленно садиться.

Возвращая поврежденный самолет AD на свой аэродром, я расплатился десятью минутами страха за три недели безмятежных полетов.

Глава VI

В понедельник Боб Браш вернулся из трехнедельного отпуска, проведенного в Канаде. Луиза, его секретарша и мать для всей летно-испытательной станции в Санта-Монике, позвонила и сообщила, что босс желает видеть меня.

— Как идут дела, Билли? — приветствовал меня Браш в своем кабинете. — Как тебе нравится работа? Ты здесь уже около трех недель. Как ты находишь Брауни? Он славный парень, правда? Один из лучших испытателей.

Он не упомянул о моих неприятностях в пятницу.

Кабинет Браша был так же мал, как другие служебные кабинеты фирмы Дуглас. Над столом висела картина: узкий мертвенно-белый самолет с рапироподобным носом. С тонким, стреловидным обтекаемым крылом, самолет напоминал летящую пулю. Самолет с приподнятым кверху носом тащил за собой сноп пламени.

— Это что такое?

— Это «Скайрокет», высокоскоростной экспериментальный самолет, построенный нами вместе с НАКА для военно-морских сил. Самолет оборудован комбинированной силовой установкой из турбореактивного и жидкостно-реактивного двигателей. Это один из шести или семи экспериментальных самолетов, построенных по заказу правительства после войны для исследования дозвуковых и сверхзвуковых областей полета. Над выполнением исследовательской программы НАКА работали также фирмы Нортроп и Белл. Первой оказалась, конечно, фирма Белл со своим самолетом Х-1, на котором прошлой осенью Игер проскочил звуковой барьер. А сейчас вот Джин Мей испытывает изображенный на этой картине самолет в летно-испытательном центре военно-воздушных сил в Мюроке. Возможно, мне придется и самому полетать на этом самолете.

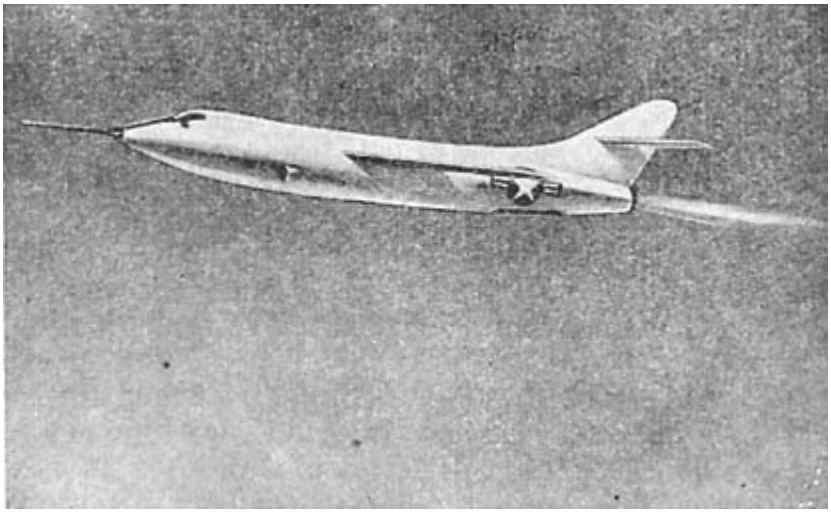


Рис. 1. «Скайрокет» в полете

Слова «звуковой» и «сверхзвуковой» звучали для меня, как иностранные, а суровый «Скайрокет» с его приподнятым кверху носом казался мне выходцем из другого мира. Мне почему-то не хотелось летать на нем. Чем отличается этот самолет от других?

— Он рассчитан на скорость, соответствующую числу М, равному единице. С жидкостно-реактивным двигателем он может в недалеком будущем достигнуть этой скорости. — Боб повернулся, чтобы посмотреть на маленькую машину. — Жаль, что Игер первым преодолел звуковой барьер на самолете фирмы Белл. Мы возлагаем большие надежды на «Скайрокет».

— Послушай, а что это за число М, о котором я столько слышу?

— Это метод измерения скорости полета по сравнению со скоростью распространения звука. Полет на скорости, равной скорости звука, соответствует числу М = 1. От единицы мы идем вверх или вниз по десятичной дроби в зависимости от скорости, с которой летит самолет. Если самолет летит на уровне моря со скоростью М = 1, он делает 1225 км/час. С увеличением высоты скорость распространения звука уменьшается — значит на разных высотах скорость полета, соответствующая числу М = 1, различна. Использовать числа М при расчетах скорости очень удобно.

— Теперь все ясно.

— При скорости, соответствующей числу М = 1, сталкиваешься с явлением сжимаемости воздуха — ударными волнами, бафтингом и возрастанием сопротивления. Это и есть

тот звуковой барьер, который преодолел Игер.

Я вспомнил, что в начале лета читал сообщение о капитане Игере и «барьере».

«Барьером» можешь заниматься сам, а для меня пока вполне достаточно самолета AD. На прошлой неделе я впервые увидел реактивный самолет на Международной выставке. Он выглядел неважно.

Через четыре дня после этого разговора к нам прибыл реактивный самолет, но теперь, после того как я увидел «Скайрокет» над столом Боба, он уже не казался мне таким грозным. Это был совершенно новый истребитель F-80 фирмы Локхид — единственный истребитель с реактивным двигателем, которым мы располагали. Кто-то объявил в летной комнате Эль-Сегундо, что F-80 на аэродроме, и все ринулись смотреть на него.

Мне истребитель не понравился. Самолет без винта, с большой дырой в хвостовой части стоял на взлетной полосе. Летчик на F-80, молодой лейтенант лет двадцати трех — двадцати четырех, всех умолял:

— Пожалуйста, не подходите близко.

Но никто не слушался его. Мы стояли близко, чтобы наблюдать за взлетом истребителя. Лейтенант пожал плечами и взобрался в кабину. Осматривая приборную доску, он выглядел, по-моему, не очень уверенно. Он еще раз предупредил зрителей: «Пожалуйста, не подходите близко, очень прошу вас!» — и приступил к запуску.

Двигатель завелся с таким грохотом, словно рядом с нами взорвалась бомба или выстрелили из пушки. Наша маленькая группа быстро рассеялась, чтобы с более безопасного расстояния наблюдать за взлетом самолета. Выхлопы стали громче, сзади полыхало пламя. Дьявольское зрелище! Я бы не хотел поменяться местом с безрассудным лейтенантом, собиравшимся поднять в воздух эту адскую машину. Выдержав прямую на разбеге, он оторвался от земли и с пронзительным визгом унесся вдаль.

— Черт возьми, что же это такое? — спросил я у Брауни.

— Это, сын мой, техника, движущаяся вперед, — с мудрым спокойствием произнес он. — Приступим к делу, парень, и займемся лучше испытанием наших драндулетов. Иначе они выстроятся в линию до самого Сепульведа.

После этого эпизода висевший на стене в кабинете Браша «Скайрокет» превратил в моем представлении реактивный самолет в устаревшую машину.

Главный летчик-испытатель снова повернулся ко мне. Самолет есть самолет, только этот полетит быстрее звука. Вряд ли это так уж страшно. Летал же на нем Игер!

Прошел еще месяц. Испытание самолетов становилось моей профессией. Это была тяжелая работа — по сорок летных часов в месяц подымать самолеты в воздух и снова сажать их. Вверх и вниз. Вверх и вниз. Нас было только двое: Брауни и я, и мы старались, чтобы самолеты не заполнили аэродром. Вдвоем мы испытывали по семнадцать самолетов в день. Завод непрерывно сбрасывает их с конвейера и передает на аэродром, а мы одну машину за другой испытываем в воздухе. Каждый вечер к пяти тридцати у меня оставалось ровно столько сил, чтобы выпить несколько рюмок, пообедать и в восемь тридцать свалиться в постель. Наконец, после месяца такой напряженной работы, нам на подмогу приехало несколько летчиков-испытателей из Санта-Моники. Это были те самые парни, которые первыми подымали в воздух «Скайрокет» или любой другой опытный или экспериментальный самолет, начиная с первого полета и заканчивая передачей машины в серийное производство. Если самолет предназначался для военного ведомства, то Брауни и я получали сотни его отпрысков на аэродроме Эль-Сегундо.

Однажды утром, в понедельник, Брауни сообщил мне, что к нам должен прибыть инженер-летчик Джордж Янсен.

Когда Янсен наконец появился, я дошел до такого состояния, что не мог больше видеть самолет AD. Я устал.

Джордж Янсен, красивый, высокий парень, был года на четыре моложе меня, — значит, ему лет около тридцати. Спокойный, уверенный в себе человек и образованный летчик, он знал свое дело и продолжал изучать его. Это был новый тип среди инженеров-летчиков. Мне впервые пришлось встретиться с таким человеком.

Он вошел в помещение летно-испытательной станции вскоре после восьми тридцати.

— Я слышал, ребята, что вы здесь не отказались бы от помощи.

— Вы шутите, Джордж? Вы видели целое поле самолетов на пути сюда. Мы рады вас видеть, дружище. — Брауни встал. — Хотите кофе?

Они направились через небольшой холл в гардеробную комнату под лестницей, где находилась плита с горячим кофе. В летном деле кофе и бензин прежде всего необходимы летчику для управления самолетом. Янсен взял чашку кофе из рук Брауни.

— Давненько не залезал я в кабину AD.

— Снова на AD, а? Великолепная машинка! — Затем Брауни спросил: — Между прочим, Джордж, что в Мюроке? Как у Джина успехи с его «Скайрокетом»?

— У него все в порядке. На днях он успешно взлетел на

самолете с жидкостно-реактивным двигателем. — Джордж покачал головой. — Можете сколько угодно заниматься «Скайрокетом», но это не для меня. Я лучше займусь маленьким A2D. Если вы думаете, что я мечтаю о самолете, под хвостом у которого пышет пламя, то вы глубоко заблуждаетесь.

Брауни тихонько подул на кофе.

— Я согласен с вами. От всего этого слишком быстро состаришься. Ракетные двигатели! Кому нужен полет на Луну? Уже три самолета X-1 фирмы Белл взорвались вместе с летчиками.

Я вступил в разговор. Черт побери, что же такое жидкостно-реактивный двигатель?

Если кто и знает об этом, то уж в первую очередь Янсен, — говорят, он все свободное время посвящает занятиям.

— Эта штука напоминает ракеты, которые пускают 4 июля.[13] — Казалось, Янсен был доволен моим вопросом. — Этот двигатель разделен на четыре камеры, в которых горит смесь спирта с кислородом. Когда все четыре камеры работают одновременно, получается такой же эффект, как если бы горела большая ацетиленовая горелка с факелом длиною около восьми метров. Если старина Джин будет взлетать неосторожно, эта штука взорвет самолет и разнесет обломки по всей пустыне. Стоит посмотреть, как готовят к полету эту чертовщину. Ее начинают заправлять топливом на рассвете, в четыре часа, и нагнетают жидкий кислород до самого взлета. Это топливо кипит при минус 180 °С, и парообразование происходит с дьявольской быстротой. — Он сделал глоток кофе. — Держу пари, что, когда Джин включает ЖРД, он не знает, взлетит ли в воздух он сам или самолет. И все же он мастерски управляется с этой малюткой. Первый взлет был чистым.

«Скайрокет» никогда не пользовался популярностью. С той поры как два года назад было объявлено, что экспериментальный самолет готов для испытаний, летчики-испытатели фирмы Дуглас отнеслись к этому сообщению скептически. «Скайрокет» предназначался для скорости полета выше числа M = 1, а в то время большинству летчиков скорость звука представлялась непробиваемой стеной.

Одним весенним утром из инженерного отдела в Эль-Сегундо в помещение летно-испытательной станции при заводе в Санта-Монике, где инженеры летчики-испытатели обычно получают очередные задания, пришло известие, что «Скайрокет» ждет своего летчика-испытателя. Но никто не рвался к нему. Был устроен заговор. Инженеры-летчики поговорили между собой и решили вопрос по-джентльменски. Они потребовали громадного

вознаграждения за испытание самолета D-558-II «Скайрокет», что несколько задержало бы ход событий. Все летчики Санта-Моники участвовали в заговоре. Но среди них не было Джонни Мартина — он сдавал самолет в Париже, когда Браш сообщил ему, что D-558-II готов к полетам и что начальник отдела испытаний Роберт Хоскинсон ждет согласия Мартина. Не зная о заговоре товарищей, Мартин протелеграфировал свои скромные условия. Он выиграл приз, которого никто не добивался. Самолет был передан ему.

Джонни Мартин — один из лучших летчиков фирмы. Таким и должен был быть испытатель, которому предстояло справиться со второй фазой исследовательской программы самолета D-558 с ЖРД. В это время Джин Мей проводил первую фазу испытаний на красном «Скайстрике», снабженном реактивным двигателем недостаточной мощности. После первых испытаний Джонни Мартин передал свой прежний контракт на «Скайрокет» Джину Мею, благодаря работе которого теперь на базе Мюрок постепенно совершенствовался самолет со стреловидным крылом, оборудованный комбинированной силовой установкой. Для меня «Скайрокет» был каким-то призрачным видением. Он находился в центре внимания испытательного центра военно-воздушных сил, расположенного в пустыне. Я думал, что эту сказочную незнакомку, вероятно, никогда не встречу.

Когда Джордж закончил свой рассказ о самолете, мы осушили кофейник.

— Джентльмены, — предложил Брауни, — а не заняться ли нам делом?

Мы пошли к своим шкафчикам за парашютами и надувными спасательными жилетами. Все те же, до последнего винтика знакомые нам голубые штурмовики ожидали нас, готовые к полету. Брауни вручил нам испытательные карточки и указал на AD.

Джордж и я взлетели с интервалом в две минуты. Я совершал последний полет на самолете, испытание которого начал в конце прошлой недели. Мне потребовалось меньше получаса, чтобы «купить» его. Подрулив через десять минут после меня, Джордж пожаловался:

— Черт побери, нагрузки на управление значительно выше, чем раньше. Уж не пытаетесь ли вы, друзья, превратить его в грузовик?

Джордж снова поднялся в воздух, и я взглянул на заполненную им карточку испытания самолета. Это был внушительный документ, заполненный всякой инженерной всячиной. Я понял только несколько замечаний. Мою карточку

можно было бы сравнить с арифметической задачкой для четвертого класса, а его — с каким-нибудь уравнением Эйнштейна.

— Брауни, сделайте милость, переведите это на обычный английский язык, — попросил я, передавая ему карточку Янсена. Он внимательно рассмотрел ее.

— Я не встречался с этим с тех пор, как бросил инженерное дело.

До перехода в летный отдел Эль-Сегундо Брауни считался летчиком с широкой теоретической подготовкой. Но теперь он давно забросил инженерную работу.

Медленно и терпеливо Брауни расшифровывал записи в карточке, объясняя отмеченные Янсеном симптомы, о которых я и не слыхал. Это был тщательный диагноз. Летчик великолепно понимал, почему самолет вел себя именно таким образом, и подтверждал свои выводы точными инженерными выкладками. Брауни затратил целый час, чтобы расшифровать донесение Янсена. Теперь мне стало ясно, что знания мои далеко не так обширны, как я раньше думал. Я снова почувствовал себя первокурсником. Когда Джордж приземлился на самолете, впервые поднятом в воздух, я посмотрел на него с уважением и даже с благоговением пополам с раздражением.

Джордж сообщил мне:

— С тех пор как мы испытывали эту машину в Мюроке, продольная статическая устойчивость при зафиксированной ручке изменилась. Что вы, циркачи, сделали, — прицепили к системе управления амортизатор?

Черт побери, о чем говорил этот парень? Что случилось с простым и ясным жаргоном летчиков? Он не продолжил разговора на эту тему.

— Вы не собираетесь еще раз лететь на нем? — спросил он.

Я ответил утвердительно.

— Тогда вот что, — отрывисто сказал он, — на высоте семь тысяч метров двигатель немного потряхивает, — и вышел из раздевалки.

На следующий день я поднял в воздух самолет, на котором Янсен так умело совершил первый контрольно-сдаточный полет. Стоило мне положить машину на спину, как мотор заработал с небольшими перебоями. Я насторожился. Придется держаться поближе к аэродрому. Пока я крутыми спиралями набирал высоту, перебои продолжались. Мощность падала.

Я вспомнил вскользь брошенное спокойное предупреждение Джорджа: летчики всегда преуменьшают серьезные неисправности. Как бы сильно вас ни «потрясло», не принято

распространяться об этом. Чаще всего летчик старается показать, что он не испытал ни ужаса, ни растерянности, на мгновение заставивших его потерять голову, и что о таких ничтожных неприятностях не стоит и говорить.

* * *

Двигатель чихнул и, содрогнувшись, чуть не сорвался с рамы. Неожиданный отказ мощного двигателя ошарашил меня, словно я споткнулся на ровном месте и упал лицом вниз. Я еле успел схватить сектор газа. Большие грязные капли масла забрызгивают козырек, а позади тянется струя дыма от искалеченного мотора. Дым вычерчивает в воздухе винтообразный след — траекторию моего вынужденного снижения.

Я вызываю Джерри:

— КАК-6, я 682. Неисправен двигатель. Иду на посадку. Левую дорожку, два-пять, держите свободной — садиться буду на нее. Заход только один.

Голос диспетчера звучит спокойно:

— Билл, посадка разрешена, все в порядке.

Диспетчер Джерри, сидя на аэродроме, поддерживает порядок в воздухе и на земле. Он всегда спокоен, и его действия обдуманны и точны.

Я захожу на посадку очень осторожно. Чтобы уменьшить скорость, выпускаю воздушные тормоза. Стараясь сесть точно, выполняю небольшую змейку. Самолет снижается и тяжело опускается на длинную бетонную полосу. Машина посажена и стоит на посадочной полосе, так как для руления нет тяги.

К самолету подъезжают грузовики. Кажется, здесь собрались все грузовые машины фирмы Дуглас. Я делаю вид, что осматриваю приборную доску, — у меня еще нет сил вылезти из кабины. Только через несколько минут я смогу спокойно приветствовать механиков.

Ладно, все обошлось благополучно. Я выбрался на залитое маслом крыло и тяжело спустился на землю. Механик остановил меня:

— Что случилось, Билл?

— И ты спрашиваешь меня? Это тебя надо спросить!

По пути к ангару я пришел в себя. В летной комнате, неловко улыбаясь, меня ожидали Джордж и Брауни.

— Джерри сказал нам, что у вас были небольшие неприятности. Что случилось? — спросил Брауни.

Я посмотрел на Джорджа. Вчера он сказал, что двигатель

немного потряхивает.

— Ничего особенного. На высоте три с половиной тысячи метров двигатель стал давать перебои… вот и все. Кофе горячий?

— Я налью вам, — предложил Джордж.

— Черт возьми, самолет действительно перепачкал всю дорожку. Удалось ли вам хоть немного подтянуть на заходе? — Брауни посмотрел в окно на залитую маслом посадочную полосу.

— У меня был большой запас высоты. Поэтому тяга не понадобилась.

Джордж вернулся с чашкой кофе.

— В каком он состоянии?

— Не знаю, сейчас ребята убирают его с посадочной.

— Какой был дым до того, как двигатель отказал, — черный или белый?

Ответив, что он был белесым, я начал писать донесение. Гардеробная заполнялась механиками. Все говорили одновременно. В этой суматохе трудно было сосредоточиться. Джордж продолжал расспрашивать меня.

— А вы старались обогатить смесь?

Я утомленно опустил карандаш.

— Нет, я не успел дотянуться до сектора качества смеси, как двигатель уже отказал.

— Хм, белый дым и малый наддув!

Быть бы этому парню следователем, а не летчиком! Я снова занялся донесением, предоставив Янсену решать эту задачу, с которой он, конечно, справится до конца дня.

Со следующей недели я принялся за учебу. Теперь нам помогали Джордж и Боб Ран, и у меня оставалось немного больше времени между полетами. Когда в летной комнате никого не было, я читал книги и научные журналы, лежавшие в ящиках стола Брауни или валявшиеся в шкафах некоторых инженеров-летчиков. Это были книги и статьи: «Аэродинамика самолета», «Основы аэродинамики», «Руководство для бортинженеров морской авиации», а также статьи об устойчивости и управляемости самолета, написанные конструкторами и аэродинамиками фирмы Дуглас.

Сначала я с трудом разбирался в технической терминологии, но чем больше читал, тем легче понимал. Познакомившись с предметом настолько, чтобы задавать разумные вопросы, я направлялся к Брауни. Он не возражал и с удовольствием разъяснял мне различные теоретические проблемы. Если слушатель был внимателен, лекция Брауни иногда затягивалась на полчаса. Я слушал внимательно — ведь он был моим начальником. Из подробных объяснений Брауни я черпал ценные

технические знания.

По-настоящему технические разговоры начались после прикомандирования к скудному штату летчиков-испытателей в Эль-Сегундо Боба Рана. К тому времени мои знания так повысились, что я мог свободно следить за рассуждениями опытных инженеров.

Летчики-испытатели подбираются по двум признакам: опыт или образование, но желательно и то и другое. Правда, эти два качества редко совмещаются в одном летчике. Молодой летчик-испытатель обычно хорошо знает только одну область, но постепенно углубляются его знания и в другой. В большинстве случаев, хотя и не всегда, более опытный летчик занимается самообразованием, стараясь не отстать от летчиков, закончивших Массачусетский или Калифорнийский технологические институты. В колледже я специализировался в области геологии, а это, к счастью, включало физику и высшую математику. Оба предмета помогли мне разобраться в аэродинамических уравнениях, — они часто встречались в книгах, которые я начал брать в технической библиотеке завода Дуглас.

Теперь я мог уверенно задавать вопросы Бобу, Брауни и Джорджу. Это неизменно вызывало горячую дискуссию, часто длившуюся больше часа. Пока мы рассуждали, самолеты AD терпеливо ждали нас на аэродроме. Частенько нам приходилось обращаться к авторитету крупных ученых для подтверждения или опровержения точки зрения одного из трех опытных летчиков-испытателей.

Однажды пополудни, когда Боб Ран зашел в гардеробную после полета, началась дискуссия о маневренной устойчивости.

— Ребята, вносили ли вы какие-нибудь изменения в первоначальную хорду элеронов с тех пор, как два года назад мы опробовали самолет в Пантуксенте? — спросил Ран.

Ему ответил Брауни:

— Мы немного изменили герметизацию элерона, но хорда осталась прежней.

— Дело в том, что рысканье несколько усилилось по сравнению с рысканьем самолета, который мы там испытывали. Здесь явное отклонение от нормы.

Янсен присоединился к разговору:

— Мне понятно, что вы имеете в виду. На днях я тоже летал на самолете, у которого рысканье было на пределе.

Я не мог не высказать своего мнения и, вмешавшись в разговор, сказал:

— Вот что, друзья, я не хочу сказать, что опытный образец вы испытали небрежно, но держу пари, что вы не учли «расхода»

элеронов. Вы хорошо знаете, что моряки докопаются до этого. Мне кажется, если вы повозитесь с этим побольше, особенно на этом самолете, то убедитесь в том, какое важное значение имеет «расход» элеронов.

Ран задумчиво проговорил:

— Знаете, пожалуй, вы правы.

Брауни как будто удивился. Он слегка подтолкнул Янсена:

— А парнишка-то почитывает, а, Джордж?

Мои знания заметно углублялись. Ребята взяли свои карточки и направились на летное поле, чтобы продолжить испытания. Брауни вернулся в кабинет, а я устроился в летной комнате на обтянутом искусственной кожей бежевом диване с чашкой кофе и книгой «Основы аэродинамики» в руках, чувствуя, что теперь могу справиться с чем угодно. Минут на двадцать я с головой погрузился в изучение «явления сжимаемости». Но вот Брауни позвал меня к себе. Он был не один — в кабинете находилось двое каких-то бизнесменов.

— Познакомьтесь, Билл, — это Эд Петерсон и Клиф Мастерс — представители страховой компании. Они хотели бы побеседовать о том полете пару недель назад, когда у тебя отказал двигатель.

— Мистер Бриджмэн, залетали ли вы 18 октября далеко на юг, до самого шоссе Империэл? — спросил тот, что пониже ростом.

Вот оно, начинается.

— Да, вероятно… Да, я был там.

Видимо, они говорили о том дне, когда я тащился над шоссе, изрыгая масло.

— Ну, этого, пожалуй, достаточно. — Он повернулся к своему коллеге, а затем снова обратился ко мне, но уже с обвинением: — Знаете ли вы, что в этот день на трехстах автомобилях, стоявших вдоль шоссе, маслом из вашего самолета была испорчена краска?

— Я знаю, что из самолета текло масло, но скажите спасибо, господа, что я не повредил кабины этих трехсот автомобилей.

Я перешел в контрнаступление. Наконец все стало ясным. Судя по своему автомобилю, покрытому масляными пятнами, я знал, что в этот день, видимо, нанес некоторый ущерб, но молчал, ожидая дальнейших событий. Так и случилось. Я слабо улыбнулся огорченному Брауни.

— Это обойдется фирме в стоимость окраски трехсот автомобилей, — сказал представитель страховой компании. Конечно, он имел в виду только двести девяносто девять претензий. Предъявить требование об окраске моего собственного

автомобиля у меня не хватило бы смелости.

Глава VII

Постепенно я накапливал технические знания. Прошел уже год с тех пор, как я поступил на работу в фирму Дуглас, и летные испытания стали будничным трудом. И снова эта работа показалась мне слишком легкой. Иногда неисправность двигателя встряхивала меня, словно доза адреналина, и тогда временно восстанавливалось мое уважение к этому небольшому палубному самолету, предназначенному для нанесения смертельных ударов по вражеским кораблям. Но время между авариями тянулось томительно скучно. Как год назад, когда я служил в компании Саусуэст Эрлайнс и когда меня донимали жесткие расписания полетов по раз навсегда установленной воздушной трассе между прибрежными городами, испытание серийных самолетов превратилось в нудную обязанность.

Теперь я увлекся изучением технических проблем, связанных с испытанием самолетов. При заводских испытаниях серийных самолетов не приходится обдумывать и взвешивать каждый полет. У летчика — испытателя серийных самолетов не бывает такого озабоченного выражения лица, как у Джорджа Янсена, Боба Рана или Расса Тоу, когда они испытывают опытный самолет. Одинаковым голубым самолетам не было видно конца, и думать о предстоящих полетах не хотелось. Контрольно-сдаточные полеты почти не требуют от летчика знания аэродинамики и смекалки. Эти качества уже проявили опытные инженеры-летчики во время испытания опытного самолета. Так и получалось, что, проводя время между полетами в дежурной комнатушке на аэродроме Эль-Сегундо, стены которой были обклеены плакатами, призывающими к бдительности, я пытался расшифровать загадочные замечания и отдельные фразы, оброненные каким-нибудь летчиком с аэродрома Санта-Моники. Это было нелегко, так как летчики, ставя диагноз результатам испытания нового самолета, чаще всего заменяли точные технические термины своеобразным летным жаргоном. Рыская по страницам библиотечных книг, я иногда натыкался на объяснение словечка, сказанного кем-либо из летчиков во время таких обсуждений. «Пожалуй, Джордж говорил именно об этом», — думал я, находя ключ к замкнутой двери.

Появились и другие признаки моих успехов. Так, вычитав кое-что из книг, я уже понимал летчиков, когда они говорили о знакомых мне положениях даже на своем странном жаргоне. Получилось так, будто я одновременно изучаю иностранный язык и его диалекты по не связанным между собой отрывкам, а затем

систематизирую их. «Словарем» мне служила книга «Устойчивость и управляемость», извлеченная из нижнего ящика в столе Боба Рана. Чтобы у меня был свой экземпляр этой книги, я заказал ее фотокопию.

Инженеры-летчики, которые незаметно для себя помогали мне учиться, размещались на втором этаже в летно-испытательном отделе завода в Санта-Монике. Этот отдел напоминал контору небольшой страховой компании. Комната была заставлена большими письменными столами, заваленными бумагами, учебниками и неизбежными логарифмическими линейками. По строгим костюмам и скромным галстукам всех десятерых летчиков можно было принять за бизнесменов среднего достатка. Самому младшему из них было не больше тридцати, а самому старшему — не больше сорока пяти лет. У всех, кроме Расса Тоу, самого образованного и щеголеватого, были загорелые лица. Подчас инженерам-летчикам приходится подолгу ждать окончания постройки самолетов, которые им поручено испытать. Тогда они проводят время на пляже или где-нибудь во внутреннем дворике. В это время они изучают руководства и справочники, в которых объясняется, как построен новый самолет и чем он отличается от прежних. Им снова приходится ждать, пока устранят дефекты, выявленные в процессе испытаний опытного образца. И опять они ждут, когда вносятся изменения в модифицированный вариант, который затем вновь придется опробовать. Выйдя из отчаянного положения, вызванного действием семикратной перегрузки, когда кровь отливает от головы и отвисает нижняя челюсть, летчики-испытатели отдыхают и анализируют свои полеты. Каждый сравнивает свои записи с отчетами товарищей, чтобы затем, если снова придется попасть в затруднительное положение, использовать их опыт.

Летчики-испытатели задумываются и о своей старости. Когда они не заняты спасением своей жизни, им приходится заботиться о том, чтобы обеспечить себе будущее. Летчик-испытатель выдерживает недолго: Джину Мею стукнуло 50 лет, и среди испытателей это редчайшее исключение. Вот почему много времени уделяется разговорам о том, как лучше поместить деньги. Заработанные на испытаниях деньги нужно вложить в такое дело, чтобы в дальнейшем, когда летчик станет слишком стар для напряженных полетов, оно приносило доход.

Расса Тоу часто можно застать за изучением биржевых курсов. В своем обычном костюме — пиджаке с разрезом, темно-серых спортивных брюках, рубашке с пуговицами донизу и ботинках из козьей кожи — Расс Тоу походил на молодого

профессора английского языка из Иельского университета. Даже летчику-испытателю было трудно распознать в нем товарища по профессии. Говорил он всегда обдуманно, не торопясь, и во время технических споров последнее слово чаще всего оставалось за ним. Летчики-испытатели прозвали его Папашей.

Фотокопия книги «Устойчивость и управляемость» научила меня понимать «последние слова» Расса лучше, чем все другие руководства по этому вопросу. Эта книга — библия испытательного дела. В ней тщательно рассматриваются все стороны техники полета, всё, кроме сверхзвукового полета. Об этом в ней ни строчки. Я вспомнил слова Джорджа, сказанные им неделю назад. Джордж говорил о том, что Джин Мей не хочет заниматься испытанием «Скайрокета» на второй фазе программы и бросил это дело. Джордж закончил так: «Пока что еще ничего нельзя написать о полетах со скоростью звука, так как об этом никто толком не знает».

Джин Мей, Пит Эверест и Чак Игер в Мюроке как раз и занимались тем, что на своих «летающих лабораториях» Х-1 и «Скайрокет» добывали эти сведения. Когда «Скайрокет» снова остался без летчика, в летной комнате, естественно, заговорили и об этом. Никто из нас не знал особенностей сверхзвукового полета. Да и во всем мире об этом знали только Игер, Мей и Эверест. Эверест был военным летчиком-испытателем. Он первый совершил полет на знаменитом Х-1. Я не мог не разделять мнения других инженеров-летчиков, что конструкторы слишком опережают ход развития. Но сведения, добываемые на экспериментальных самолетах, были крайне необходимы. Работающие в этой области аэродинамики и конструкторы задались целью создать экспериментальные средства в виде опытных самолетов принципиально новой конструкции, чтобы тщательно выполненными исследованиями заложить научные основы высокоскоростных полетов и установить их закономерности.

Самолет Х-3, который в течение трех лет скрывали на заводе в Санта-Монике за высокими деревянными перегородками, и был одним из таких новых средств. Самолеты Х-1 и «Скайрокет» уже доставляли инженерам сведения, необходимые для разработки сверхзвуковых самолетов будущего. Только немногие видели совершенно секретный самолет Х-3 — для прохода в тот отдел требовался специальный допуск. Ходили слухи, что Х-3 достигнет в горизонтальном полете скорости, соответствующей числу M = 2, то есть удвоенной скорости звука. Удвоенная скорость звука! В то время лишь небольшая группа летчиков летала на реактивном самолете Локхид F-80 — машине, развивавшей максимальную

скорость около 880 километров в час.

За последние сорок шесть лет, со времени тридцатипятиметрового полета братьев Райт, скорость постепенно возрастала и так же постепенно улучшались другие летные характеристики. Но вот в 1949 году кривая роста скорости сделала неожиданный скачок. Она не умещалась ни в одном графике, и осторожные летчики-испытатели стали еще осторожнее. Опыт приучил их к подозрительности. Среди тех, кому поручалось на практике проверять теоретические выводы инженеров и конструкторов, обычно говорили: «Мы не позволим им толкать себя слишком далеко. Они не всегда правы». Интуиция и практика не всегда сходились с математическими уравнениями. Таков неизбежный конфликт между инженерами и летчиками.

Итак, экспериментальный самолет «Скайрокет», оборудованный испытательной аппаратурой весом 285 килограммов, вновь ожидает летчика, но летчики по-прежнему не жаждут испытывать его.

…Это было утром в конце лета. Через однообразную плоскую равнину, простиравшуюся к югу от Лос-Анжелоса до аэродрома, на котором я проводил испытания штурмовиков AD, тянул сухой ветерок. На многие мили вокруг не было ни деревца, ни кустика, — ничто не задерживало горячий бриз, дующий в сторону океана. Ближе в Беверли-Хиллс и Санта-Монике холмы и горы понижаются и растительность становится гуще. Горы и холмы образуют неглубокую чащу, в которой расположен аэродром Эль-Сегундо. К западу от Эль-Сегундо лежит Тихий океан.

Ожидая вызова на полет, я сидел в душной, без окон, дежурной комнате. На коленях у меня лежала раскрытая книга «Устойчивость и управляемость». Напротив на диване сидел Джордж. Он читал «Таймс».

— Ага, вот и новость о «Скайрокете», — сказал вдруг он и прочитал вслух:

> «Главное управление авиации ВМС сегодня объявило, что экспериментальный самолет D-558-II «Скайрокет», оборудованный комбинированной силовой установкой, неоднократно в режиме горизонтального полета развивал скорость, превышающую скорость звука…»

Я взглянул на Джорджа и покачал головой. Джордж продолжал:

«В Мюроке, штат Калифорния, проводятся испытательные полеты на более сложной высокоскоростной фазе исследований».

Он тяжело вздохнул.

Из репродуктора в комнату ворвался голос диспетчера:

— Бриджмэн, вас вызывает Брауни.

В последний раз Брауни вызывал меня к себе для официального разговора шесть месяцев назад, когда его посетили представители страховой компании по делу об окраске двухсот девяносто девяти автомобилей, испорченных маслом из моего самолета. Направляясь к Брауни, я терялся в догадках: чему обязан я новым официальным вызовом?

Красная дверь небольшого кабинета Брауни была распахнута настежь. В кабинете в большом кожаном кресле сидел Берг Фоулдс. Он был помощником Джонни Мартина, выдвинутого за год до этого на должность главного летчика-испытателя.

— Билл, Берт приехал к нам в поисках инженеров-летчиков. Он хотел бы побеседовать с вами, — пояснил Брауни, не поднимаясь из-за стола.

Затем заговорил Фоулдс.

— Я уже рассказывал Брауну, что в отделе летных испытаний дел прибавляется с каждым днем. Все нагрянуло сразу. Для проведения высокоскоростных исследовательских программ необходимы летчики, летавшие на экспериментальных самолетах. Прибавьте к этому самолеты A2D, F3D и новые AD и F4D, а также X-3, который вот-вот должен появиться. Представляете нагрузку наших инженеров-летчиков? — Помощник главного летчика-испытателя посмотрел мне в глаза. — Вы, вероятно, уже знаете, что Мей не заинтересован в в проведении третьей фазы испытаний «Скайрокета». Нам хотелось бы, чтобы вы, Билл, подумали о ней.

«Скайрокет»! Предложение Берта произвело на меня впечатление разорвавшейся бомбы. Не может быть, чтобы он говорил серьезно. Ведь у меня нет настоящего опыта работы в инженерной области. Кроме того, мне никогда не приходилось пилотировать самолет с турбореактивным двигателем, а силовая установка «Скайрокета» объединяла турбореактивный и жидкостно-реактивный двигатели. Нужно убедить этого человека, что я не подхожу для такого назначения. Я постарался отделаться от этого предложения.

— Я ценю ваше доверие, Берт, но я ничего не знаю о сверхзвуковых полетах, я не…

Он прервал меня:

— Никто не знает. Я не знаю, Браунй не знает, никто не знает, кроме Джина. В том-то и дело… засучивайте рукава и беритесь за это. Поезжайте в Мюрок и взгляните на самолет. Вместо вас я уже направил Брауни другого парня. Почему бы вам не потолковать с Джином Меем? Не упускайте эту возможность.

Моя нерешительность смущала меня самого. А Берт, казалось, был куда увереннее. Он вел себя так, словно вопрос решен и все уже кончено. Независимо от того, что будет сказано дальше, все решено.

— Видите ли, Билл, большинство наших инженеров-летчиков сейчас занято на других объектах, а нам нужен человек, который может немедленно приступить к работе с Джином. Программа стоит немалых денег, и мы не можем позволить себе зря тратить время. — Он продолжал убеждать меня: — Я знаю, вы думаете о том, что компания могла бы пригласить со стороны какого-нибудь человека с большим опытом, но Джонни предпочитает поручить эту работу одному из наших ребят. Мы любим сами воспитывать летчиков-испытателей.

Вот оно! Передо мною открывались новые, никем еще не изведанные просторы. Мне предлагали работу, по трудности напоминавшую дни пионеров, и совсем не давали времени на раздумье. Берись за испытания «Скайрокета»! Берись за дело и изучай его! Если допустишь ошибки, исправляй их! В скоростных полетах я был таким же новичком, как и другие летчики, — в этом отношении все мы были равны. Проблема сверхзвукового полета обрушилась на нас сразу. Конструкторы и инженеры чувствовали себя более уверенно, чем летчики. Около восьми лет обдумывали они проблемы сверхзвукового полета и разрабатывали теорию. Они-то, конечно, представляли, чего можно ожидать. Однако теории еще не были проверены — требовались испытательные полеты.

И вот, слушая Берта в кабинете Брауни, я чего-то опасался, не был уверен в себе и все же знал, что буду летать на этом экспериментальном самолете. Все возражения разума против того, что предлагал мне Берт, были бессильны перед любознательностью, желанием бросить кому-то вызов и странным беспокойством, природу которого я не мог объяснить.

В конце концов я всегда могу отказаться от этого… ведь никто же не принуждает меня испытывать «Скайрокет». Эта возможность отступления смягчала инстинктивные опасения. Отправься и посмотри на него — отказаться всегда успеешь. Эта игра с самим собой подготовила меня к встрече с реальностью — со «Скайрокетом».

На следующий день я уже ехал через северные холмы к

долине Сан-Фернандо, где по каньону змеей извивается шоссе. Дорога вела меня в Мюрок.

В глубоком каньоне, вдоль которого я мчался в автомобиле, было прохладно. Солнце заслоняли большие старые дубы, нависшие над самой дорогой и бросавшие на асфальт пестрые тени. Я с наслаждением вдыхал свежий, ароматный воздух. Всего сто лет назад бандиты поджидали здесь путников за резкими поворотами высеченной в скалах дороги, совсем не изменившейся с тех пор, если не считать, что теперь она была асфальтирована да кое-где попадались щиты с рекламой кока-колы. Там, где кончается эта дорога, на расстоянии примерно еще одного часа пути через долину с небольшими фермами и Мохавскую пустыню, которая напоминает море с застывшими коричневыми волнами, меня ждет «Скайрокет».

Мне казалось, что теперь я наконец могу вырваться на свободу. Позади однообразная работа в Эль-Сегундо. Внезапный отъезд напомнил Канеохе: пять лет назад мы так же неожиданно после долгих месяцев подготовки отправились на войну.

Пока мимо проносилась пустыня, я старался припомнить все, что слышал о «Скайрокете». Разговоры об этом самолете, которые я безразлично выслушивал весь последний год, всплывали в моей памяти.

Вчера, когда Берт ушел, Брауни впервые за все время нашего знакомства посоветовал мне:

— Поступай как знаешь, Билл, но помни, что берешься за трудное дело. Не торопись, разузнай сначала, что это такое.

Что же, скоро я все узнаю. Мои опасения были вызваны не столько этим самолетом на аэродроме в пустыне, сколько сомнениями в своих способностях. Брауни был прав — я сам лез на рожон. Я верю в везение, и эта вера пока не подводила меня, зато неуверенность в себе, словно приступ морской болезни, терзала меня, когда я раздумывал о работе, которую собирался взвалить на свои плечи. Я вызвался управлять этим мощным самолетом на скоростях, которые даже во сне счел бы фантастическими, — ведь он предназначался для достижения в горизонтальном полете скорости более 1600 км/час. Это не под силу ни одному другому самолету в мире. Кем, черт возьми, я воображаю себя? Приближаясь к этой машине, я не имел никакого опыта — она была для меня чужой. Я утешал себя словами, которые произнес вчера в кабинете Брауни помощник главного летчика-испытателя: «Джин, как и Джонни, ничего не знал об этом самолете, когда собирался впервые взлететь на нем». Когда приходится переходить через новую границу человеческих знаний и нет опыта, на который можно опереться, надо просто

идти вперед и преодолеть ее, хотя прежние знания не могут служить защитной броней.

Итак, предстоящая встреча с самолетом внушала мне страх. Впереди на дороге стоял щит с надписью: «Летно-испытательный центр военно-воздушных сил». Стрелка на нем указывала в сторону пустыни. Черная линия дороги делила волнистую песчаную пустыню на две части. Заходящее солнце удлиняло тени от тяжелых прямых стволов юкки. Хотя солнце садилось, прохлады не чувствовалось — за день воздух раскалился, как в печи. Бесконечными километрами тянулась однообразная пустыня. Ни птицы, ни домика, ни автомобиля, кроме моего. Тишина. Краски преобладают темно-зеленые, желтые и коричневые.

Дорога нырнула вниз, затем пошла на подъем. И вот на возвышенности, как сфинксы, появились неясные очертания близнецов-ангаров.

Теперь местность была настолько плоской, что мне показалось, будто я разглядываю базу из неглубокой ямы. Впереди виднелась грунтовая дорога — она вела к находившимся километрах в восьми от меня главным воротам. Сфинксы-близнецы приближались.

В проходной я предъявил свои документы капралу-негру. Он дал мне пропуск на право въезда на автомобиле, а затем объяснил, как проехать к ангару фирмы Дуглас, расположенному в запретной зоне. Впервые за долгое-долгое время я оказался в военном гарнизоне. Как обычно, белые камни обозначали улицы, и выцветшие на солнце деревянные одноэтажные домики ровными рядами выстроились вдоль дороги. Нигде не было никаких признаков зелени. Земля высохла, светло-коричневый песок носился в раскаленном воздухе, словно порошок. В пределах базы я не заметил почти никакого движения — только кое-где изредка проезжал грузовик или легковой автомобиль. Казалось, никто не выходил и из деревянных построек, оборудованных установками для кондиционирования воздуха. Над головой прогремели два самолета F-80.

Некогда заброшенная база Мюрок теперь стала аэродромом пионеров сверхзвуковых полетов. Это был своеобразный военный гарнизон — здесь проводилась испытательная работа военно-воздушных сил. Тут же размещались летно-испытательные станции восемнадцати самолетостроительных фирм и четырех государственных авиационных ведомств. Основные авиационные фирмы имели здесь собственные ангары, в которых находились опытные самолеты, создаваемые по заказам ВВС и испытываемые на аэродроме базы. Фирмам и ведомствам база предоставляла

оборудование и технические средства для доводки и испытания новых самолетов. Эта база в пустыне — один из восьми летно-испытательных и исследовательских центров военно-воздушных сил США, разбросанных по всей стране и составляющих службу, которой поручено создавать самолеты и оборудование для ВВС, по качеству не уступающие самолетам и оборудованию ВВС любого возможного противника. Обычно опытный самолет для проверки его летных характеристик испытывается фирмой в воздухе в течение двадцати — пятидесяти часов. После этого он передается военным летчикам-испытателям, которые должны провести так называемые «испытания второй фазы». Если самолет принят и передан в серийное производство, первые серийные машины снова тщательно испытываются военными летчиками. Собранные во время этой фазы испытаний данные поступают в расчетный отдел научно-исследовательского центра Райт-Филд, штат Огайо, для проверки данных фирмы-изготовителя, опубликованных в «Инструкции для летчиков». Следующая фаза военных испытаний должна выявить дальность полета и эксплуатационные качества в боевых условиях. Фирма-изготовитель информируется обо всех обнаруженных дефектах для их исправления или дальнейшего исследования.

По соседству с ангаром фирмы Дуглас расположена группа Национального консультативного комитета по авиации (НАКА), занимающаяся исследованием полетов на больших скоростях. Когда самолет «Скайрокет» будет опробован фирмой, то есть после того как Джин Мей, а теперь, возможно, и я, проведем испытания на предельных условиях, он будет передан этому научному комитету для проведения обширных исследований в области сверхзвуковых скоростей. Для этих целей будет изготовлено еще несколько точных копий «Скайрокета», и летчики-испытатели НАКА займутся добыванием подробнейших данных в пределах безопасности, установленных во время испытаний самолета фирмой Дуглас.

* * *

Я остановил машину у ангара этой фирмы. Мне надо было найти Ала Кардера, ведущего инженера по испытанию «Скайрокета». Над дверью ангара висела надпись: «Здесь проводятся секретные работы. Вход воспрещен!» Сидевший за столом внутри ангара сержант военно-воздушных сил с пистолетом на боку взглянул на мой пропуск. После ослепительного полуденного солнца я почти ничего не видел в

сумрачном ангаре. Я спросил сержанта, где найти Кардера, и он указал в сторону комнат, расположенных по стене ангара.

— Вон там его кабинет, но сейчас он, вероятно, где-нибудь в ангаре.

Глаза у меня привыкли к полумраку ангара, и теперь я мог разглядеть его. В глубине огромного, пустого ангара, похожего на пещеру, стоял облепленный роем механиков белый самолет. Так вот он, «Скайрокет»! Я забыл о Кардере. Неужели мне предстоит летать на этом звере, сверкающем какой-то необыкновенной белизной. Правда, выпущенное шасси сломало безукоризненные обводы фюзеляжа, и самолет потерял тот отпугивающий вид, который так поразил меня на картине в кабинете Браша. Я подошел ближе. Эта реактивная машина не так уж сильно отличалась от обычного самолета. Из открытых люков небрежно свисала проводка, и я невольно подумал, что сейчас самолет похож на застигнутую врасплох женщину, которая не успела причесаться. Очевидно, самолет ремонтировали. На тонком, до блеска отполированном стреловидном крыле был разбросан грязный инструмент, а на фюзеляже, наклонившись над люками, сидели двое механиков. Только тонкое крыло прерывало прямой, гладкий обвод фюзеляжа, начинающийся у штыкообразного носа и постепенно утолщающийся к кабине. Небольшой обтекаемый остекленный фонарь образовал незначительную кривую, которая постепенно сливалась с главными обводами фюзеляжа. Из фюзеляжа выступал высоко расположенный изящный хвост. В кабину, казалось, невозможно забраться: никаких ручек, выступов. Все плавно и отточено, как на снаряде.

Я никогда не видел такого скопища механиков у одного самолета. Обычно они работают вдвоем или втроем, но у «Скайрокета» их было двенадцать. Чтобы получше рассмотреть самолет, я протискивался сквозь эту толпу механиков, которые, вероятно, недоумевали: какого черта я лезу туда, да и вообще имею ли я право приближаться к машине? И они попросту отталкивали меня в сторону. Мне показалось, что кабина маловата для моего высокого роста, зато приборная доска поразила своей простотой. Я представлял ее гораздо сложнее. В задней части четырнадцатиметровой машины находились ракетные камеры, опоясанные большой трубой, которая заканчивалась четырьмя соплами. Неприглядный вид ремонтируемого самолета как-то успокоил меня. Если раньше я побаивался его, то теперь этот страх почти исчез. «Скайрокет» был самым красивым из всех когда-либо виденных мною самолетов.

Теперь у меня было занятие. Дело не только в том, что мне

хотелось летать на «Скайрокете», — я должен был летать на нем. Я был свободен выбирать. У меня был шанс продвинуться вперед, шанс, который я не мог отвергнуть, хотя с ним была связана и вероятность не дожить до того дня, когда можно будет узнать, какие же именно новые горизонты откроет этот самолет.

— Где можно найти Ала Кардера? — спросил я у одного из механиков. Он раздраженно посмотрел на меня и буркнул, что Кардер, очевидно, около кофейного автомата.

— Вон тот, в светло-коричневой рубашке, он разговаривает с инженерами.

Я тронул за плечо человека плотного сложения в выгоревшей на солнце светло-коричневой рубашке и представился ему.

— Билл Бриджмэн? О, да, да! Вы должны заняться этим самолетом. Подождите минутку, сейчас пойдем в мой кабинет.

Лицо у Кардера бледное и озабоченное, песочного цвета волосы чуть темнее лица. Он извинился перед собравшимися у кофейного автомата и повел меня в свой кабинет. Там он сдержанно спросил меня:

— Ну хорошо, расскажите, на чем вы летали?

Я коротко рассказал свою летную биографию. Ожидая продолжения рассказа, Кардер сидел с бесстрастным лицом. Наступила пауза. Он откашлялся:

— Да… Так вот: если вы хотите приступить к полетам на этой штуке месяца через два, то, как я полагаю, сначала вам следует полетать немного на реактивном самолете. В нашем распоряжении мало времени. — Вставая из-за стола, он добавил: — У нас будет много дел. Каждый день задержки испытаний обходится компании в тысячи долларов.

Видимо, я не произвел впечатления на Кардера, а ведь в его обязанности входит сохранить этот дорогостоящий экспериментальный самолет и так руководить исследовательской программой испытаний, чтобы она двигалась вперед как можно спокойнее и быстрее.

— Мне кажется, вам лучше побеседовать с Джином. Он должен быть где-то здесь. — Кардер открыл дверь и крикнул сержанту: — Гэс, ты не видел Джина Мея? Если найдешь, скажи, что я его жду.

Минут через пять в кабинет вошел Джин Мей, о котором так много говорили в летных комнатах завода фирмы Дуглас весь этот год. Ему было около пятидесяти лет, из которых он не меньше тридцати отдал летному делу. Этот видавший виды ветеран неба провел больше времени в кабине самолета, чем Джордж Янсен, Расс Тоу и я, вместе взятые. У хозяина «Скайрокета», жилистого, смуглого человека невысокого роста,

было выразительное, почти мальчишеское лицо. Обе руки Джин Мей засунул глубоко в карманы и, разговаривая, позванивал мелочью.

— Рад познакомиться с вами, Бриджмэн. — Он посмотрел на меня, затем обвел взглядом небольшой кабинет, все время позванивая монетами.

Я снова повторил свою небогатую летную биографию.

— О'кэй, — произнес Мей и наклонил голову. Кардер, погрузившись в чтение каких-то бумаг, не принимал участия в разговоре. — Вы не летали на реактивных самолетах, а? Первым делом нужно поправить это. Когда вы полетаете на F-80, у вас возникнет миллион вопросов.

Мей рассматривал меня с сомнением — точно так же, как Кардер. Мне показалось, что оба они смирились с моим неизбежным назначением и решили, что сначала я должен полетать на одном из военных самолетов F-80. Мне дали руководство по этому реактивному самолету и отвели комнату в офицерском доме в нескольких кварталах от ангара Дугласа. На этом первое знакомство с Кардером и Меем закончилось. В ангаре недалеко от кабинета Кардера стоял покинутый всеми «Скайрокет». В другом конце здания через охраняемые сержантом двери один за другим проходили механики, начинавшие работу с четырех часов.

Самолет одиноко стоял в большом мрачном ангаре. На нем не было ни ручек, ни ступеней, по которым можно было бы легко забраться в кабину. Правда, рядом с белым полированным фюзеляжем стояла передвижная стремянка. Я влез в кабину самолета, протянул ноги вперед по обеим сторонам ручки управления. В кабине тесно, как в гробу. Я сидел на плоской подушке, опираясь на спинку сиденья. Оно находилось в самом носу машины, сразу же за мечеобразным острием, стремительно пронзающим сумрак ангара. По обе стороны от меня находились боковые панели приборной доски. Да, в такой тесной кабине мне еще не приходилось сидеть. На глубоко установленной приборной доске аккуратными рядами разместились неизвестные мне приборы. Из знакомых приборов я не нашел почти ни одного. Среди блестящих круглых шкал были указатели температуры в реактивной трубе и манометры жидкостно-реактивного двигателя. Из центра приборной доски на меня глядел глаз, привлекавший к себе больше внимания, чем все другие. Это был маметр. Шкала маметра показывает, какова скорость по сравнению со скоростью звука. Примерно через месяц я уже буду видеть, как стрелка двинется от нуля, где она стоит сейчас, к цифрам 0,7; 0,8; 0,9; 0,95 и, наконец, к 1,0. Шкала маметра на

этом честолюбивом самолете доходила до M = 2, то есть до удвоенной скорости звука. Слева от меня находился господствовавший над всем в кабине внушительный рычаг с холодной металлической головкой, которая легко уместилась в моей ладони. Это рычаг управления жидкостно-реактивным двигателем. Я потрогал его, но все равно он казался мне нереальным, даже его название звучало таинственно — рычаг управления ракетным двигателем! Под ним были аккуратно расположены в один ряд четыре маленьких безобидных тумблера, включающих камеры ЖРД: номер один, номер два, номер три и номер четыре. Четыре маленьких штифта, вызывающих четыре громоподобных взрыва. Кнопок, рычагов и выключателей было достаточно, чтобы бросить спокойную машину в сверхзвуковой полет. И эта чудо-машина создана колоссальным трудом инженеров и конструкторов.

Возле самолета появился один из механиков, начавших работу с четырех часов дня. Он был поражен, что застал в кабине постороннего. Правда, ангар слишком хорошо охранялся, чтобы задавать вопросы. Я сам задал ему вопрос:

— А как побыстрее выброситься из этой штуки? Он посмотрел вверх и, состроив гримасу, объяснил:

— Нет ничего проще. Видите ручку под стеклом справа у ноги? Надо открыть дверцу и потянуть за эту ручку.

— Так… А что дальше — тебя катапультирует из кабины?

— Не совсем так. На этой машине отделяется вся носовая часть. Летчик падает в капсуле, пока не достигнет безопасной скорости и высоты, затем — видите вон тот рычаг, рядом с правым локтем? — тянет за него, перегородка отделяется, летчик выпадает из капсулы, и над ним раскрывается парашют. Пока этого еще никто не пробовал!

* * *

Мне было грустно оттого, что я снова на военной базе, но не вхожу в ее гарнизон, не должен расписываться в списке офицерских дежурств, вывешенном в вестибюле офицерского дома, что я расхаживаю в спортивной рубашке. Жара, ангары, песок, занесенный сюда из пустыни, аэродром, загроможденный самолетами, — все как в южной части Тихого океана. Снова служба! По базе быстро пробегали одетые в выцветшие, цвета хаки рубашки молодые летчики, спеша укрыться от жары внутри служебных помещений с кондиционированным воздухом. Эти молодые люди жили здесь безвыездно. Когда-то через это прошел

и я. Молодое поколение воспитывалось под бдительным надзором военных властей.

Моя комната в офицерском доме, иронически прозванном «Шемрок» в честь роскошной гостиницы в Техасе, походила на камеру: длинная, тихая, за единственным окном — аппарат для кондиционирования воздуха. На кровати лежал хороший матрас, но пол был без ковра. Словно пытаясь чем-то компенсировать нежилой вид комнаты, в ней поставили большой белый холодильник. Роскошь смешная и неуместная! Эта комната должна была стать мне домом примерно на год. Теперь, в первые два — три месяца, я не смогу часто ездить к своей лачуге на пляже в Лос-Анжелосе. Если я действительно буду испытывать машину, которую видел в огромном ангаре фирмы Дуглас, то вряд ли у меня останется много свободного времени. Придется усиленно заниматься, расспрашивать, выведывать все что можно у человека, который знал ее лучше всех. Судя по первой встрече, поймать Мея будет трудновато — он не любит долго засиживаться на одном месте.

Но сначала мне предстоит полетать на F-80. Это — необходимый подготовительный этап. До боли в глазах я читал в своей небольшой комнате руководство по самолету F-80 к его реактивному двигателю. Это был изнурительный труд, В третьем часу ночи я выключил лампу над своей кроватью. Мои мысли занимал самолет — такой же голубовато-белый, как и поблескивавший у стены холодильник. Я уснул.

Глава VIII

Ожидая разрешения военных властей на полеты на F-80, я стоял пока в стороне от слаженной организации, занимавшейся исследовательской программой «Скайрокета» под руководством Ала Кардера. Этот самолет стоил очень дорого, и каждая фаза его подготовки к полету, как и сам полет, контролировалась с тщательностью, не уступавшей подготовке к взрыву атомной бомбы. Этой работой занималось много людей.

В ангаре размещались двенадцать механиков, ведущий инженер, восемь других инженеров, секретарь и два специалиста — от фирмы Риэкшн Моторс, изготовившей жидкостно-реактивный двигатель, и компании Вестингауз, поставившей турбореактивный двигатель J-34.

Каждое полетное задание инженеры составляли за неделю до полета. Область полета, которую намеревались исследовать, точно фиксировалась специальной испытательной аппаратурой, размещенной по всему самолету. Эта аппаратура весила около 285 килограммов. Когда «Скайрокет», несясь с колоссальной скоростью, на больших числах М, разрывал окружающий воздух, короткие импульсы регистрировались осциллографами и манометрами.

Восемь инженеров, расшифровывавших эти записи, отдавали «Скайрокету» все свои знания и опыт. Каждый из них занимался какой-нибудь отдельной областью.

Хауэлл Коммонс и «Длинный Джон» Пит занимались электрооборудованием самолета; за силовой установкой следили специалисты по двигателям Боб Осборн и Гарви Соренсон, а также представители моторостроительных фирм: Джонни Конлон — от фирмы Риэкшн Моторс — и Джил Пирс — от компании Вестингауз. Характеристики устойчивости экспериментального самолета составляли область деятельности аэродинамиков Орва Паульсена и Джорджа Мабри. Эти люди определяли программу предстоящих испытаний. Инженером конструкторского бюро был Боб Донован. Его помощники — Чарлз Кеннеди и Томми Бриггс — играли роль связных между Эль-Сегундо и Мюроком. Боб Донован появлялся на базе редко, но его влияние чувствовалось всегда. Большую часть времени он проводил в Эль-Сегундо, выясняя разные вопросы или советуясь с Эдом Хейнеманом — главным инженером завода в Эль-Сегундо, непосредственно отвечавшим за «Скайрокет».

Здесь, в летно-испытательном центре, Ал Кардер как ведущий инженер фирмы Дуглас должен был организовать всю работу и

поддерживать тесное взаимодействие между настойчивыми инженерами и механиками — хранителями материальной части самолета-гибрида. В плане испытания не предусматривалось время на борьбу с различными темпераментами членов бригады.

Если бы Кардер не сдерживал упрямство специалистов, выполнение программы задерживалось бы на много дней, поэтому он предпочитал путь компромиссов.

Вот как велась подготовка к полету. Разработка задания — сложный процесс. Она начиналась в ангаре и заканчивалась запросом на формальное одобрение — почти точно так же, как во время войны на Тихом океане. Тогда задания на боевые вылеты зарождались обычно на пляже, а позже, облеченные в официальную форму, возвращались из штаба к их создателям. Аэродинамик начинал разговор с бригадиром механиков, расспрашивал, готов ли самолет к полету. Ведь до этого над ним работали, возможно, целую неделю. Все неисправности, выявленные в последнем полете, устранялись, в конструкцию вносились изменения, поверхность самолета заново окрашивали и полировали, чтобы он мог хоть на минуту дольше противостоять ударам воздуха, поджидающим дерзкого незваного гостя на сверхзвуковой скорости.

Узнав из таких разговоров, что самолет почти готов к новым полетам, Орв Паульсен заходил в кабинет к Алу Кардеру и устно делал заявку о полете на высоту 10 000 метров. Кардер узнавал у бригадира механиков, все ли в порядке с самолетом. Убедившись в этом, он говорил аэродинамику, что тот может подать официальную заявку на полет. Но подчас Кардер находил незначительную недоделку в «Скайрокете» и не соглашался на полег, пока эту неполадку не устраняли.

После этого восемь инженеров, заинтересованных в результатах испытаний, каждый в своей области, собирались вместе и разрабатывали компромиссное полетное задание, охватывавшее все стороны летных характеристик самолета. Такое задание включало серию маневров, которые должен был выполнить летчик, чтобы инженеры получили подтверждение данных продувки модели самолета в аэродинамической трубе.

Официальное полетное задание представлялось на утверждение Кардеру. Если оно было выполнимо и не содержало явной угрозы безопасности самолета, Кардер подписывал его, что-нибудь исключив и внеся свои поправки. Зная возможности самолета, он часто находил предлагаемое инженерами задание невыполнимым из-за малой продолжительности полета. Иногда он находил, что предварительно требуется исследовать усилия и напряжения, которые могут возникнуть в самолете при

выполнении новых маневров, прежде чем включать их в полетное задание.

При мне первый полет «Скайрокета» должен был состояться в пятницу на рассвете. Ранний утренний час был намечен для того, чтобы максимально облегчить сложный взлет, а это возможно лишь в холодном и спокойном воздухе, какой бывает в пустыне только перед восходом солнца.

Последние приготовления к полету начались в четверг после полудня. Джин Мей, за которым я следовал по пятам, прочел полетное задание и пришел в ярость из-за двух пунктов, пропущенных Кардером по недосмотру. По мнению Мея, они были, мягко говоря, неблагоразумными. Снова конфликт инженера с летчиком. Джин не хотел без нужды рисковать своей головой ради ускоренного проведения программы испытаний.

— Если вы рассчитываете, что я проведу испытание на бафтинг[14] на высоте тысяча двести метров, то вы просто рехнулись! — кричал Джин. — К чертям…

Кардер утихомирил Мея, изъяв пункты задания, вызвавшие ярость летчика-испытателя. Вероятно, это задерживало осуществление программы, но было совершенно очевидно, что Джин не собирался выполнять все задания, и последнее слово всегда оставалось за летчиком: на самолете-то летал он. Я не мог примкнуть ни к той, ни к другой стороне, не представляя себе ясно, что именно раздражало Джина, но интуитивно все-таки соглашался с ним. Очевидно, во мне говорило исконное недоверие летчика к инженерам.

Выиграв битву, Джин поспешил удалиться из ангара и исчез где-то на базе. Я только на мгновение отвернулся, чтобы посмотреть, как заправляется горючим машина со стилетообразным носом, а Джин уже пропал. Нелегко было угнаться за ним: он быстро двигался и не высиживал на стуле дольше одной минуты. Часто он уходил, не закончив разговора о какой-нибудь характеристике «Скайрокета», словно вспомнив о чем-то более важном. И мне казалось, что он ни разу не досказал до конца все, что знал о неприятных особенностях в поведении самолета, — многое оставалось нерассказанным.

Теперь уж бесполезно искать Мея. Я продолжал наблюдать, как механики заправляют «Скайрокет». Завтра Джин снова, поднимет его в воздух, а пока механики занимаются последними приготовлениями. Горячее солнце низко нависло над голой пустыней, слабо отражаясь в серебряных обшивках разбросанных по всему аэродрому опытных самолетов. Над белой взлетной полосой неподвижно стоял раскаленный воздух, а за нею виднелось растрескавшееся на солнце дно высохшего озера, с

которого завтра утром «Скайрокет» с ревом взмоет в небо.

«Скайрокет» выкатили из ангара. Бездействовали мощные двигатели, необходимые для того, чтобы сообщить в воздухе сверхзвуковую скорость этой обтекаемой машине весом почти семь тонн. Гигантский зверь дремал.

Двенадцать опытных механиков медленно, осторожно катили «Скайрокет» вверх по наклонной рампе для установки его на платформе трейлера.[15] Как только баки самолета заполнятся топливом, через ЖРД до самого взлета будет непрерывно пропускаться азот из находящихся под давлением резервуаров трейлера, чтобы предотвратить случайное скопление топлива в камерах сгорания, которое может привести к взрыву двигателя в момент его запуска.

Самолет установили на трейлере. Навес над трейлером защищает «Скайрокет» и обслуживающий персонал от палящего утреннего солнца. В одном из его углов помещается еще одно защитное приспособление — душ. На тот случай, если легкоиспаряющаяся жидкость случайно окатит кого-либо из механиков. Для защиты самолета, заправленного легковоспламеняющимся топливом (одной капли перекиси водорода достаточно, чтобы прожечь дыру в бетонном перекрытии), сложную систему пожарных рукавов связали с водяным резервуаром емкостью более двух с половиной тысяч литров. Это только часть оборудования, которое занимает каждый сантиметр огромного заправочного трейлера. Самолет готов к важной операции заправки топливом, которая должна начаться завтра рано утром.

— В котором часу приходить сюда? — спросил один из механиков.

Возле трейлера появился Кардер. Он ответил:

— На этот раз, ребята, к заправке приступим, пожалуй, в два часа ночи. Ближе к осени солнце всходит позднее. Нам хватит времени. Завтра рассвет должен наступить в пять сорок пять.

Кто-то из механиков пожаловался:

— Ну вот, снова придется недосыпать!

— Что ж, нас предупреждали в Санта-Монике. Хочешь приключений — принимай участие в исследовательской программе. Ничего, переживем. — И механик ударил по плечу своего соню-товарища. — Ты, парень, творишь историю!

Бригадир механиков объявил:

— Итак, для заправки баков приходить в два часа.

Собравшиеся у самолета люди разошлись. «Скайрокет» остался в неудобном положении, пригвожденный к платформе трейлера.

Я с трудом уснул и спал не больше часа, когда начался пронзительный беспрерывный свист. Казалось, сильный ветер попал в ловушку и с неистовой яростью пытается вырваться на волю. Я присел на кровати, стараясь понять, что бы это могло значить. Никаких других звуков слышно не было — ясно, что это не тревога. Я снова заснул под непрекращавшийся резкий свист.

* * *

Меня разбудило дребезжание будильника. Скоро начнется подготовка к полету. Было темно. Я снова услышал непрерывный, пронизывающий свист.

По пустынным улицам спящей базы я добрался до ангара фирмы Дуглас. Чем ближе подходил я к «Скайрокету», тем сильнее становился свист. Жуткий вопль исходил ох таинственного самолета. В бока «Скайрокета» медленно текло легковоспламеняющееся топливо, и самолет издавал испуганный, мучительный вой. Люди, в течение трех часов размеренно питавшие «Скайрокет» топливом, были одеты в шлемы со стеклянными лицевыми щитками, специальные комбинезоны из пластмассы и толстые перчатки. Этот костюм защищал их от испаряющихся компонентов топлива, пока они работали с покрытыми белым инеем топливопроводами и шлангами, которые соединяли трейлер с самолетом.

Жидкий кислород с температурой — 183 °С подавался в один из спаренных баков «Скайрокета», установленных в нижней части фюзеляжа в пяти сантиметрах друг от друга. Если жидкий кислород загрязнится, неизбежно последует взрыв, который сметет с лица этой пустынной земли самолет, трейлер, обслуживающий персонал и зрителей. Поэтому его необходимо подавать с большой осторожностью. Попадая в баки, жидкий кислород начинает непрерывно кипеть и испаряться со скоростью полкилограмма в минуту, а образующиеся при кипении газы выходят в атмосферу через маленькие отверстия в верхней части фюзеляжа. При этом они издают непрерывный зловещий пронзительный свист, который я слышал глубокой ночью. Заполнив баки до определенного уровня, механики должны были поддерживать его по мере испарения жидкого кислорода, постепенно добавляя кислород через шланг из топливных резервуаров трейлера. Трейлер и был предназначен для того, чтобы через поддерживаемые механиками в полной исправности трубопроводы и арматуру беспрерывно подавать в самолет топливо, пока он на том же трейлере перевозится по дну

высохшего озера к месту взлета за пятнадцать километров от ангара. В это время другие механики следят за манометрами, показывающими давление в различных точках, с таким же вниманием, с каким врачи и сестры следят за показаниями приборов во время сложной хирургической операции. Другие члены бригады, тоже одетые в защитные шлемы, но уже с несколько меньшей тщательностью и осторожностью заполняли второй бак спиртом, спокойно и быстро двигаясь вокруг замершей стальной птицы. Жидкий кислород и спирт хранятся рядом в симметричных баках, разделенных тонкой алюминиевой перегородкой. Чтобы устранить всякую возможность перетекания жидкостей из одного отсека в другой, используется каучукоподобная прокладка.

Когда «Скайрокет» был приготовлен к полету, при помощи небольшого насоса (подобного тому, какой применялся в немецкой жидкостной ракете V-2), приводимого в действие декомпрессированной перекисью водорода, спирт и низкокипящий жидкий кислород стали перекачивать в расположенный в конце фюзеляжа маленький жидкостно-реактивный двигатель. При сгорании в камере этих двух жидкостей реактивная сила, получающаяся в результате истечения газов, создает гигантскую тягу, достаточную для того, чтобы летать на самолете.

Когда беспокойная перекись водорода уже находится в баке «Скайрокета», попади туда или в любую из несметного количества труб и шлангов малейшая частица грязи — взрыв превратит экспериментальный самолет в пыль. Два экземпляра самолета X-1 — нашего соперника и второго уникального самолета в стране с жидкостно-реактивной установкой, работающей на том же топливе, что и «Скайрокет», — в прошлом году взорвались в воздухе во время запуска с самолета-носителя.

Ал Кардер не хотел рисковать «Скайрокетом». Находившиеся под давлением газы — гелий и азот — пропускались через специальный фильтр, чтобы ни одна коварная частица пыли не проникла в баки вместе с легковоспламеняющимися жидкостями. Наблюдая за этой операцией, я понял, зачем в ангаре хранится так много фильтров.

Кардер надеялся на своих людей, прошедших хорошую подготовку, и все-таки настороженно следил за важными работами, в случае ошибки готовый немедленно вмешаться. Он помнил все задания полета в целом, а каждый из помощников отвечал за выполнение отдельных частей этого задания. Наблюдая за состоянием машины в данный момент, он не забывал и о том, что еще следовало сделать, старался

представить себе возможные ошибки и продумывал меры их предотвращения. Он размышлял над тем, как сэкономить пять минут дорогостоящего полетного времени и как вернее обеспечить безопасность полета.

Яркий свет автомобильных фар залил темный аэродром. Перед ангаром выстроились автомобили, в которых разместились инженеры, механики и летчик, готовые примкнуть к каравану, как только он начнет медленное движение по взлетно-посадочной полосе и дальше по пересохшему глиняному дну озера, покрытому мозаичным узором трещин.

Впереди каравана, двигавшегося торжественно и неторопливо, словно похоронная процессия, находился огромный трейлер. На его платформе был надежно укреплен опасный, как атомная бомба, «Скайрокет».

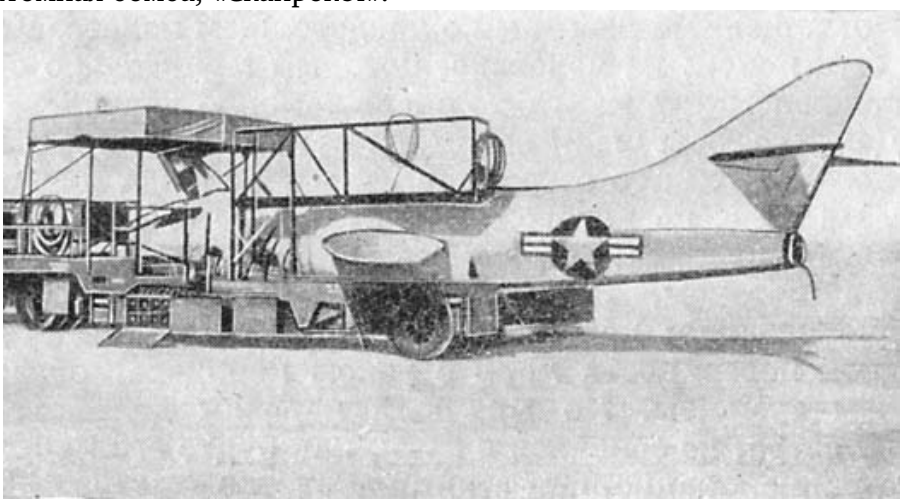


Рис. 2. «Скайрокет» на трейлере

Кардер, точно генерал, возглавляющий колонну танков, двигался впереди на автомобиле, оборудованном радиостанцией. Сквозь нависшую над мертвым озером пелену тумана белый самолет со свитой из зеленых автомобилей фирмы Дуглас, а также пожарной и санитарной машин, медленно продвигался к месту, откуда на рассвете он должен был взлететь.

Красный свет маяка в конце взлетно-посадочной полосы сменился зеленым. Дотуда оставалось еще восемь километров. Мы ползли к этой точке, где самолет должны были снять с трейлера.

Я расположился рядом с Джином Меем на заднем сиденье автомобиля Кардера. Сидя впереди с микрофоном в руках, Ал Кардер отдавал последние распоряжения:

— «Метро-один», говорит «Метро-шесть»… С этого момента и до взлета каждые пять минут передавайте направление и скорость ветра, а также температуру воздуха.

«Метро-один» — крытый грузовик с большим квадратным теодолитом на крыше — стоял на полпути полета. С грузовика ответили:

— «Метро-шесть», говорит «Метро-один»… Есть передавать каждые пять минут скорость, направление ветра и температуру.

Поглощенный заботами о предстоящем полете, Кардер был похож на человека, который мучительно старается вспомнить какую-то очень важную вещь.

Далекие горы были затянуты туманом, а края огромного высохшего озера терялись в облаках испарений. На поле, по которому мы ехали, не было ни травинки, ни кустика, — казалось, вся местность вокруг залита бетоном. За направлением движения было трудно следить; наш автомобиль словно скользил по гладкой поверхности моря в узком коридоре, образованном туманом. Но мрачный караван двигался к концу озера, не сбиваясь с пути, как будто его направляла радиолокационная станция.

Вот Кардер передал новое распоряжение:

— «Метро-два», говорит «Метро-шесть»… Пожарные машины понадобятся через тридцать минут.

«Метро-два» ответил:

— Пожарные машины будут наготове через тридцать минут.

Если для работы требуется больше одной пожарной машины, дополнительные высылаются позже, когда они понадобятся. На испытательной базе на долю пожарных машин выпадает немало забот, и время их использования строго распределено.

В перерыве между вызовами по радио ведущий инженер повернулся к Джину Мею:

— Как вы считаете, не нужно ли сейчас сопровождающему самолету-наблюдателю вылететь для проверки турбулентности воздуха в диапазоне высот пикирования?

Мей отрицательно покачал головой:

— Нет, сегодня утром в воздухе будут самолеты «школы», и это можно узнать от них.

За это дело Кардер больше не отвечал — Мей принял его на себя.

Кардер снова заговорил в микрофон:

— Джордж, — вызвал он Мабри, который ехал в колонне на одном из автомобилей, — посмотрите, пожалуйста, не валяется ли что-нибудь на взлетной полосе.

Прежде чем оторваться от земли, «Скайрокет» почти пять

километров пробежит по дну озера, и любой ветки, занесенной ветром на взлетную полосу, будет достаточно, чтобы повлиять на взлет тяжело нагруженного воспламеняющимися жидкостями самолета.

Наконец мы остановились у намеченного места. Дул холодный ветер, отгоняя туман в сторону. Рассветало, и темно-синее небо постепенно блекло. Самолет должен был взлететь в момент восхода солнца. Автомобили разместились вокруг трейлера, который будет находиться на таком расстоянии от места взлета, чтобы шум от работы ракетного двигателя не повредил барабанные перепонки. Дверцы автомобилей распахнулись, механики соскочили на землю и начали снимать «Скайрокет» с трейлера. Трейлер присел на задние колеса, чтобы можно было скатить самолет, пока не отключая соединяющих его с трейлером шлангов. Безмолвие пустыни нарушалось только звуками «пат-пат-пат» (это работали моторы трейлера) и свистом, который не переставал издавать самолет. Кардер распоряжался негромко, и механики разговаривали между собой вполголоса, словно боясь спугнуть мощную птицу, вокруг которой они суетились.

Каждую минуту механики, наблюдавшие за манометрами, как командиры подводных лодок, сообщали давление в азотных баках и устно по цепочке передавали их Кардеру:

— Сто сорок килограммов на квадратный сантиметр… Сто сорок… Сто сорок килограммов.

Назад по цепочке эхом прокатился приказ:

— Держать давление сто сорок!

К моменту восхода солнца белый самолет был установлен против ветра, все еще питаемый топливом и по-прежнему не свободный от своих уз. Из автомобиля вышел летчик. Он шагал уверенно, словно гладиатор, выходящий на арену. Ветер бил полами летной куртки Мея по крепко затянутому противоперегрузочному костюму. Голова летчика казалась особенно большой из-за тяжелого арбузообразного защитного шлема. Странное одеяние Мея как нельзя лучше соответствовало его роли — тело, обтянутое костюмом оливкового цвета, гармонировало с узким снарядом, шумно извергающим клубы пара.

Джин Мей отдал ряд распоряжений, забрался по переносной стремянке в маленькую кабину и оттуда крикнул:

— О'кэй! Ну-ка, давайте заведем эту штуку.

Турбореактивный двигатель, которому во время взлета должны были помогать две из четырех камер жидкостно-реактивного двигателя, запустили при помощи электростартера,

питаемого от аэродромного источника тока. Послышался мягкий тонкий звук «ви-и-и-и» — это начал вращаться компрессор, затем раздался громкий выхлоп, и из хвостовой части самолета вырвалась струя пламени с множеством красных змеиных язычков. Ураган пламени вырыл в дне высохшего озера позади «Скайрокета» длинную борозду. Теперь можно было переговариваться только знаками и жестами — шум самолета заглушал все. Словно пуля пронесся над нами F-86 — сопровождающий самолет-наблюдатель. Он будет следовать за экспериментальной машиной, высматривая со стороны неполадки и неисправности и сообщая о них летчику. Он же будет свидетелем, если «Скайрокет» не вернется назад. По знаку Мея закрыли фонарь. Теперь для переговоров из герметизированной кабины «Скайрокета» с обслуживающим наземным персоналом использовался громкоговоритель. Кардер со своим помощником по-прежнему находился в радиоавтомобиле. В руках у него был микрофон, связывающий его с летчиком в кабине «Скайрокета». Он внимательно следил за последними приготовлениями. Приставленный для связи человек должен был быстро передавать любое приказание Кардера суетящимся вокруг самолета механикам, если ведущий инженер заметит какие-нибудь неполадки. Джин сообщил из кабины по радио:

— Создаю давление.

Эти слова быстро передались по цепочке: «Создает давление… создает давление… создает давление». И снова из кабины ревущего самолета послышался усиленный и искаженный громкоговорителем голос:

— Ал, я готов к заливке системы.

Кардер напряженно подался вперед. Механики быстро отсоединили от «Скайрокета» все трубопроводы и шланги — впервые за все утро заправленный самолет оказался на свободе. Готовый к полету, «Скайрокет» тяжело дышал.

— Почему задерживаете? — рассекли воздух слова Мея.

Один из помощников Кардера тотчас ответил в микрофон:

— Все в порядке, Джин, заливка проходит нормально.

Самолет совершит взлет на тяге, развиваемой турбореактивным двигателем и двумя камерами жидкостно-реактивного двигателя, дальше набор высоты до 12 000 метров будет осуществляться на одном ТРД. Затем для достижения большей скорости в режиме горизонтального полета Мей включит все четыре камеры ЖРД. Вот он уже готов к взлету и показывает жестом, чтобы все отошли в сторону. Инженеры и техники бегом бросились к автомобилям и завели моторы, чтобы сопровождать самолет во время разбега для наблюдения за запуском ЖРД.

Самолет с грохотом тронулся с места, быстро набирая скорость. Рядом с ним со скоростью, близкой к ста километрам в час, километра два мчались зеленые автомобили. Летчик по радио передал Кардеру:

— Все в порядке, запускаю первую камеру.

Из выхлопной трубы в хвосте самолета вырвался оранжевый сноп пламени длиной около семи метров. В ответ Кардер сообщил:

— Первая работает хорошо.

Мей снова передал:

— Запускаю вторую.

Вырвался второй оранжевый сноп пламени. Увидев его, Кардер сказал, близко придвинув к себе микрофон:

— Вторая работает хорошо.

Выхлопные газы ЖРД встряхивали автомобили, а самолет все еще несся по озеру, вырвавшись теперь далеко вперед. Еще триста — четыреста метров — и «Скайрокет» оторвался от земли. Тяжело повиснув над пустыней, самолет вяло покачал крылом. Шасси было убрано. Я ждал с таким же напряжением, как летчик в кабине «Скайрокета», — если сейчас что-нибудь сдаст, все будет кончено!

Шли секунды, скорость увеличивалась, и, послушно покачиваясь, самолет начал набирать высоту. Несколько секунд в небе еще виднелись две яркие точки. Сопровождающий самолет-наблюдатель пикировал, чтобы нагнать «Скайрокет»… Затем небо поглотило оба самолета.

Наши автомобили замедлили скорость и остановились. На коленях у Кардера лежало полетное задание, которого должен был придерживаться летчик. Он следил за этим заданием с таким вниманием, как будто находился в самолете вместе с Джимом. Радио молчало.

Так вот на каком «звере» мне предстоит летать! Очень скоро я займу место Джина — буду в самом центре всех этих волнений. В следующем месяце пилотирование этого самолета станет моей обязанностью. Все, кто был связан с исследовательской программой «Скайрокета», относились к самолету с непередаваемым волнением; они не только серьезно относились к своей работе — они жили ею. Любой шорох, издаваемый самолетом, привлекал их напряженное внимание и интерес. Я редко видел, чтобы люди так беззаветно отдавались своей работе, — их привязанность к самолету была едва слабее самой страстной любви, и это чувство невольно передалось мне. Оно усилило растущую ответственность не только за себя и свой будущий самолет, но и за людей, которых я, казалось, так

неожиданно узнал сегодня утром.

Глава IX

На этой неделе «Скайрокет» больше не будет летать. В огромном пустом ангаре механики в сотый раз раскапотировали и осмотрели его. Инженеры еще раз вернулись к своим письменным столам, заваленным горой осциллограмм и записями показаний манометров. Кроме того, у них были сделанные на разборе полета заметки по докладу Джина Мея, который старался вспомнить, а иногда и истолковать самые неуловимые признаки или, что также возможно, невероятные характеристики поведения экспериментального самолета. Все с жадным интересом смотрели фильм, который запечатлел работу огромного количества приборов в полете. Летчик, пилотировавший самолет с силовой установкой колоссальной мощности, не мог записать или запомнить их показания. Теперь летчик будет ждать, пока отличный аппарат Ала Кардера изучает полученные в этом полете данные и формулирует задания для исследований в следующем полете, а механики приводят машину в порядок. Его позовут, когда все будет сделано, а самолет снова заправлен и подготовлен к полету.

Я еще не осознал, что стал частью этого хорошо организованного коллектива и скоро займу в нем место, в котором, как в фокусе, концентрировались все приготовления.

О'кэй! Итак, мы усердно трудились, тщательно исследуя каждую возможность сохранить самолет. Наши ученые-аэродинамики разработали программу исследований в области сверхзвуковых скоростей. Полученные в полете сведения необходимо доставлять на землю. Летательный аппарат, который мы используем для получения этих сведений, стоит четыре миллиона долларов, он создавался в течение трех лет усилиями и талантами ста пятидесяти конструкторов, инженеров и чертежников… Теперь настала моя очередь.

Это будет через месяц. Если я хочу выполнить задание и остаться живым, то нужно как можно скорее изучить этот самолет. Дни, которые я провел в огромном ангаре фирмы Дуглас, наблюдая за работой механиков, вооружили меня практическими знаниями о реактивной силовой установке и сложной испытательной аппаратуре. Нервная система «Скайрокета» и его система кровообращения предстали передо мной, как в безжизненном теле, препарированном в анатомическом театре.

По конструкции «Скайрокет» напоминал своего предшественника, ярко-красного D-558-I «Скайстрика», но имел

стреловидное крыло и штыкообразный нос. На «Скайстрике» был установлен турбореактивный двигатель, но вскоре стало очевидно, что для полного использования на больших скоростях преимуществ стреловидного крыла на «Скайрокете» необходимо установить дополнительный жидкостно-реактивный двигатель. Самый мощный из существовавших в то время турбореактивных двигателей не создавал тяги, необходимой для получения нужной скорости при тщательном испытании нового крыла. И теперь на «Скайрокете» с дополнительным жидкостно-реактивным двигателем стреловидное крыло испытывалось на сверхзвуковых скоростях. Но, устойчивое на больших скоростях, это крыло создавало значительные трудности на малых. «Скайрокету» недоставало подъемной силы самолета с обычным прямым крылом. Чтобы избавиться от недостатков, проявляющихся на малых посадочных скоростях, крыло было оборудовано автоматическими предкрылками и аэродинамическими гребнями, которые препятствовали срыву воздушного потока и создавали большую подъемную силу.

Сначала предполагалось, что самолет будет взлетать и садиться при помощи турбореактивного двигателя Вестингауз J-34, а дополнительный жидкостно-реактивный двигатель фирмы Риэкшн Моторс будет использоваться только для проведения высокоскоростных испытаний. Но, учитывая наличие на самолете 950 литров керосина, 285 килограммов испытательной аппаратуры, 1365 килограммов топлива для ЖРД и принимая во внимание подъемные характеристики стреловидного крыла на малых скоростях, а также вес самого самолета, группа Кардера нашла необходимым запускать на взлете две из четырех камер ЖРД, чтобы помочь самолету оторваться от земли.

Экспериментальный самолет, оборудованный мощной силовой установкой, имел минимально возможный вес, что обеспечивало достижение наибольшей высоты, на которой разреженный воздух позволял развивать большую скорость полета. Самолету была придана максимальная прочность, необходимая для суровых условий полета на высоких скоростях. Обшивку крыла и хвостового оперения самолета изготовили из алюминиевого сплава высокой прочности марки 75ST, а веретенообразный фюзеляж — главным образом из магния.

Каждый сантиметр пространства под толстой обшивкой самолета был остроумно использован. Кабине отвели минимальное пространство, она была словно сшита для летчика по заказу. Для полетов на большой высоте кабина была герметизирована и снабжена системой отопления, а для полетов на максимальных скоростях, когда трение самолета о воздух

могло поднять температуру в кабине до 115 °С, имелась система охлаждения.

«Скайрокет» не предназначался для ведения воздушного боя. Его полезный груз состоял всего из 285 килограммов телеметрического оборудования и приборов для измерения давления и регистрации нагрузки, сконструированных за многие годы в лабораториях авиационного исследовательского центра НАКА в штате Виргиния. С помощью трубопроводов общим протяжением до пяти километров, пронизывающих крыло и хвостовое оперение самолета, манометры в четырехстах точках замеряли и регистрировали давление воздуха, обтекавшего несущие поверхности. Осциллограф, использующий более шести километров проводов, измерял с помощью девятисот четырех электрических тензометров напряжения в конструкции самолета при встрече ударных волн на сверхзвуковых скоростях и регистрировал полученные импульсы.

При размещении двигателей и топливных баков особое внимание было уделено равномерному распределению топлива относительно центра тяжести самолета, чтобы по мере его расходования не происходило резких изменений балансировки. Когда в режиме горизонтального полета на максимальной скорости запускались все четыре камеры жидкостно-реактивного двигателя, самолет за полторы минуты пожирал полторы тонны жидкого кислорода и спирта, на заправку которых в баки перед каждым полетом уходило три часа. Если бы топливные баки не были распределены равномерно, то резкое изменение центровки вызывало бы сильное изменение эффективности органов управления, что крайне затрудняло бы управление самолетом, а, может быть, сделало бы его вообще невозможным.

Чтобы слиться с хорошо налаженной организацией, мне еще предстояло хорошенько изучить «Скайрокет». Я штудировал пространное руководство по этому самолету, а также руководство по самолету F-80 «Шутинг стар». Когда я начинал чувствовать, что больше не в состоянии усваивать все эти технические премудрости, я шел в ангар и наблюдал за работой механиков у экспериментальной машины. Если мне везло, я разыскивал Джина Мея, который лучше всех знал этот самолет, и получал от него ценные советы о том, как справиться со «Скайрокетом».

В первые недели моей жизни на базе Мей разговаривал со мной несколько уклончиво. «Сначала полетайте на F-80, тогда у вас появится куда больше вопросов», — говорил он мне, исчезая в ангаре. На вопросы он отвечал коротко и точно, а если я задумывался над его словами, он извинялся и внезапно уходил. Таким образом, первые сведения о «Скайрокете» я получил

самостоятельно. В моем распоряжении было так мало времени, что я не позволял себе потерять даже часа. Жидкостно-реактивный двигатель заставил меня задуматься над вопросом: «Должен ли я в случае пожара аварийно слить топливо или нужно продолжать полет до его полной выработки?» Подобные сомнения настойчиво тревожили мой разум, и от них было трудно избавиться.

Убежать от жары и от мыслей о «Скайрокете» можно было лишь в офицерский бар или в кабачок Панчо — комбинацию бара и гостиницы для перелетающих,[16] куда обычно отправлялись поразвлечься. Кабачок размещался в беспорядочно построенном деревянном здании. Время от времени здесь бывали представители авиационных фирм, военные летчики, инженеры и механики, оторванные от дома. Обычно переполненное помещение, обставленное рахитичными деревянными столиками, выглядело так, словно кто-то случайно оставил дверь открытой и пустыня ворвалась в дом. Владелицей этого простого, любимого летчиками кабачка была бывшая летчица Панчо Барнес — женщина средних лет, темноволосая, маленькая и чрезвычайно некрасивая. Она была горячо предана военно-воздушным силам. Хотя за моими плечами было десять лет службы во флоте, я никогда не слыхал, чтобы кто-нибудь ругался так виртоузно и непринужденно, как подруга летчиков Панчо Барнес.

Однако большую часть времени, посвящаемого напиткам, я проводил в офицерском баре и забредал к Панчо только тогда, когда меня одолевали беспокойство и скука.

Вечера я просиживал в дымном баре, благо там была установка для кондиционирования воздуха, в кругу молодых летчиков. Разговаривали обычно о летных делах, об Игере и Джине Мее, а также о двух соперничающих исследовательских программах. Я еще не был знаком с Игером и даже не встречал его на территории базы, хотя он иногда летал сопровождающим-наблюдателем Мея. Судя по словам молодых летчиков, он был парнем «номер один» на базе. Игер уверенно носил это звание с тех пор, как два года назад первый пролетел на ракетном самолете ВВС со сверхзвуковой скоростью.

Молодые летчики рассказали мне целую историю об Игере и Мее. Дело в том, что Джину очень хотелось первым взлететь на самолете с одним жидкостно-реактивным двигателем. Пока «Скайрокет» готовили к знаменательному полету, Джин однажды вечером торжественно объявил в баре о предстоящем подвиге. Игер немедленно сообщил в Вашингтон об этих планах авиации ВМС и подготовке «Скайрокета». Оттуда тотчас же последовало распоряжение немедленно подготовить самолет Х-1 для такого же

взлета, но держать эти планы ВВС в строгом секрете. Экипаж Х-1 день и ночь работал над подготовкой самолета, но Игер не промолвил об этом ни слова. Подготовка происходила в ангаре ВВС, расположенном у конца взлетно-посадочной полосы.

Когда до долгожданного взлета Мея остался только один жаркий летний день, Игер появился на озере и взлетел на одном ЖРД. Опять Х-1 был первым! Джин никак не мог забыть коварства Игера.

Однажды Игер и Эверест сопровождали «Скайрокет», когда Джин выполнял серию проходов над аэродромной вышкой. Никто еще не знал, как поведет себя «Скайрокет» на небольшой высоте при полете только на турбореактивном двигателе. Когда Джин «медленно» проносился над вышкой со скоростью семьсот пятьдесят километров в час, Игер и Эверест, по инициативе первого, появились на своих F-86 по обеим сторонам экспериментального самолета и в двадцати метрах от его крыла начали делать безупречные расходящиеся замедленные бочки. После этого командир Игера спросил Мея, не желает ли он подать жалобу на Игера, но Джин великодушно отказался.

Военные и гражданские летчики-испытатели в баре относились к «Скайрокету» с благоговейным ужасом. Однажды они стали расспрашивать меня, что я собираюсь здесь делать. Видимо, мой ответ произвел на них впечатление — они неожиданно замолчали. После этого разговора посетители бара относились ко мне с большим уважением.

* * *

В пятницу было получено разрешение военно-воздушных сил с понедельника предоставить в мое распоряжение самолет F-80. Хотя он был совсем не похож на «Скайрокет», для меня он был новым — на самолете без винта мне еще не приходилось летать. Я немного волновался. Полет на этой машине должен был стать для меня первым шагом на большом пути.

Вечером накануне полета я отправился на автомашине к Панчо по окутанной ранними сумерками пустынной дороге. В углу зала красными и синими огнями переливался «джукбокс» — музыкальный ящик. Стаканы и рюмки показались мне грязными. Джин Мей сидел около двери, позвякивая льдинками в стакане. Я уселся рядом с ним. Впервые с тех пор как я познакомился с ним, он был спокоен. Не успел я начать разговор о том, что сейчас больше всего занимало меня, как он сам дал ряд советов относительно моего первого полета на реактивном самолете,

рассказав о некоторых особенностях, на которые следует обратить внимание.

Усевшись верхом на стул, Джин говорил:

— Хотя это истребитель, тяга его двигателя увеличивается медленно, у него плохая приемистость, как на транспортном самолете. Вы не хуже меня знаете, что транспортному самолету нужно время для разгона… Поэтому при заходе на посадку вы должны заранее принять решение. Нельзя доводить самолет до малой скорости, а затем резко увеличивать тягу, чтобы перетянуть через какое-нибудь препятствие на границе аэродрома. Для продолжения полета нужна скорость. Если реактивный самолет летит на малой скорости, ничего уже нельзя сделать. Посадку необходимо точно рассчитать заранее. — Он проглотил остаток жидкости из своего стакана. — Старайтесь избегать резких движений сектором газа… Ну а в общем самолет простой, без пороков.

Среди сотен фотографий самолетов ВВС, эффектно развешанных по бару Панчо, был снимок F-80 — самолета, на котором в понедельник меня выпустят в полет. ВВС зарезервировали этот самолет, являвшийся вторым типом реактивной машины,[17] чтобы предоставлять его в распоряжение летных знаменитостей, посещавших эту базу, и молодых летчиков-испытателей вроде меня. Вся фотография F-80 была испещрена подписями летчиков, которые летали на нем. Большинство фамилий были широко известны. Возможно, после моего завтрашнего полета мне позволят поставить на этой фотографии и мою подпись.

* * *

Ангар ВВС находился у конца взлетно-посадочной полосы, в пяти кварталах к западу от хозяйства фирмы Дуглас. Чтобы без помех осмотреть F-80, на котором мне предстояло летать, я пришел за тридцать минут до встречи с капитаном Роутом, добровольно вызвавшимся познакомить меня с кабиной реактивного самолета.

Свою автомашину я оставил на краю блестящей белой бетонированной площадки перед ангаром и с тяжело болтающимся за спиной парашютом зашагал по жаре к месту стоянки самолетов.

Площадка казалась пустынной, и в утренней жаре солнечный свет металлическим блеском отражался от крыльев новых, без воздушных винтов, реактивных самолетов. Один из них,

потрепанный, изношенный, видимо, не раз бывал в полетах. Этот ветеран под номером 08777 и был той самой машиной для новичков, на которой мне предстояло лететь. Никто не встречал меня. Весь летно-технический состав, во всяком случае все, кто мог найти благовидную причину, укрывались в темном ангаре — единственном убежище от беспощадно палящего солнца. Не успел я сделать и нескольких шагов в сторону F-80, как мой летный комбинезон насквозь промок от пота. В воздухе он, несомненно, примерзнет к телу. Освежающая перспектива! Среди машин кое-где виднелись несчастные, прятавшиеся от солнца в резко очерченных тенях от крыльев самолетов.

Никто не шевельнулся, никто не заговорил со мной, когда я укладывал парашют на крыло самолета номер 08777, но все с интересом поглядывали в мою сторону. Мой странный комбинезон и разношерстное летное снаряжение, видимо, удивляли механиков военного аэродрома, которые привыкли к строго выдержанным синим костюмам военных летчиков.

Впрочем, если бы можно было подумать, что я действительно собираюсь лететь на этом самолете, кто-нибудь, наверное, все же помог бы мне. Я обошел вокруг самолета, проверяя те места, на которые следовало обратить внимание по инструкции, но по-прежнему никто не заинтересовался этим.

От усилия, которого потребовал этот обход, я обливался потом, а когда подымался в кабину, к тому же обжег пальцы о раскаленную приставную стремянку. Я уже приготовился залезть в кабину, когда какой-то сержант выкатился из-под крыла:

— Эй, братишка, ты что, собираешься лететь на этой штуке?

— Да, минут через тридцать.

— А там, наверху, известно об этом?

— Да.

Но сержант не поверил. Другой механик крикнул ему:

— Наверное, все в порядке… гражданские время от времени летают на этом старом корыте, старик разрешает…

Когда я сказал, что скоро сюда должен прийти капитан Роут, сержант успокоился и сам занялся осмотром самолета.

Как и на «Скайрокете», на F-80 была тесная кабина, в которой хватало места только для того, чтобы вытянуть ноги прямо перед собой в носовую часть самолета. Приборная доска преподнесла мне приятный сюрприз. Хотя последние четыре недели я изучал наставление по самолету F-80, меня все же поразила простота этого небольшого истребителя. Кабина выглядела намного проще, чем в AD, если не считать множества тумблеров, сигнальных лампочек и индикаторов. Все они были задуманы для того, чтобы упростить работу летчика-истребителя, но на деле автоматизация

выродилась в полный беспорядок. Правда, остальные органы управления казались удобными. Вместо сложной системы секторов с тремя рукоятками: шага винта, газа и качества смеси — здесь был только один большой, легко находимый и легко передвигаемый рычаг управления двигателем. Кроме того, здесь были ручка управления самолетом, педали руля направления и приборная доска. Круглые глаза незнакомых приборов, которыми мне придется пользоваться, неподвижно застыли на доске: указатель температуры газов за турбиной, маметр и расходомер топлива.

А где же аварийный кран гидравлической системы? Я искал его по всей кабине. Наконец нашел. О, какой маленький — им будет трудно пользоваться. Я наклонился над ним, что-то бормоча себе под нос, когда на кабину упала тень.

— Что случилось, потеряли что-нибудь?

На стремянке стоял капитан Расти Роут, приветливый, дружелюбный рыжеватый военный летчик. Его незамысловатая шутка помогла мне освободиться от чувства неловкости, возникшего при встрече с незнакомой приборной доской и новым самолетом. Моя единственная защита против внезапных капризов самолета заключалась в советах, преподанных мне Джином Меем, и в подробном описании поведения машины, о котором я прочитал в голубой книжке наставления.

Роут наклонился над кабиной, и мы вместе осмотрели ее, начиная с левой стороны. Все приборы довольно точно соответствовали описаниям в наставлении. Изредка Роут отмечал особенности одного прибора, предостерегал от возможных перебоев в работе другого, советовал обращать особое внимание на третьи. Все это должно было помочь мне более умело подойти к самолету, но в первом полете летчику нужно нечто большее — удача. Как бы тщательно вас ни проинструктировали о признаках неисправностей, шансы на то, что вы сразу распознаете их в полете, ничтожны. Непосвященный не почувствует перебоев в работе двигателя — в неуловимых признаках его неисправности, в едва ощутимых изменениях звука его работы новичку разобраться так же трудно, как в таинственных шорохах джунглей. Звуки для него ничего не будут значить до тех пор, пока в один прекрасный день собственный печальный опыт не научит его распознавать опасность, о которой они предупреждают. Неожиданно падают обороты, уменьшается тяга, неисправно работает какой-нибудь агрегат — вы слышите, чувствуете это, но не тревожитесь, и тогда ваш первый полет оказывается последним, каким бы искусным летчиком вы ни были. Первый полет требует удачи. На нее я и полагался,

усаживаясь в самолет F-80.

— Вероятно, вы уже знаете, Билл, что критическое число М этого самолета равно 0,8. Но все же вы лучше не приближайтесь к этой скорости…

Считая, что он натаскал меня как только мог, Роут предложил:

— Давайте запустим двигатель. Для первого раза я постою рядом с вами. Если неточно отрегулировать подачу топлива, двигатель разорвется, так что куски его долетят до стендов, где испытывают ЖРД.

Роут быстро показал мне последовательность запуска и заставил меня выполнять все операции. Поймав настороженный взгляд механика, он рукой сделал в воздухе круг. Тот кивнул. Теперь мы работали втроем и вместе старались предупредить неприятность. Я вспомнил паренька на реактивном самолете, которого видел прошлым летом.

Быстро, в указанном порядке я поворачивал краны, включал тумблеры и двигал рычагом управления двигателем. Оказалось, однако, что действовал я недостаточно быстро. Моя неопытность была настолько очевидной, что Расти пришлось проделать некоторые операции за меня.

— Нужно действовать быстро, сынок, — терпеливо сказал Роут и решительно включил тумблеры. — Подайте немного топлива в двигатель, а затем подержите его на голодном режиме — иначе вы сожжете либо турбину, либо всю эту проклятую базу.

Теперь топливо поступило в двигатель, спокойное жужжание компрессора сменилось шумом, воскресившим в моей памяти взрыв бомбы, и самолет слегка толкнуло вперед. Повизгивание двигателя постепенно достигло крещендо, и Роут не расслышал моего ответа.

— Желаю удачи.

Я едва разобрал это пожелание Роута.

А он спустился вниз по стремянке и зашагал к ангару, решив, видимо, не наблюдать за моим взлетом. Стремянку убрали. Самолет был в моем распоряжении.

Я немного задержался, ожидая с вышки управления полетами ответа на свой запрос о взлете. Турбореактивный двигатель, словно электрический вентилятор, равномерно жужжал, слегка вибрируя; расходометр уже показывал расход топлива. На земле реактивный двигатель сжигал топливо очень быстро. Но как тихо он работает!

Наконец я получил разрешение:

— Самолет военно-воздушных сил № 777, вам разрешается взлет с полосы номер два-четыре. Ветер с запада, двадцать

километров в час, давление 760 мм…

Это привычное сообщение с вышки управления полетами успокоило меня.

Резкий вой двигателя усилился, когда я сдвинул рычаг управления двигателем сантиметра на два вперед. Двигаю рычаг вперед, еще, еще, но двигатель как ни в чем не бывало не увеличивает тягу. Я попробовал тормоза — они отпущены. Почему же самолет стоит на месте? Снова двигаю рычаг управления двигателем вперед. Шум двигателя превратился в пронзительный визг, и самолет медленно двинулся с места. Шасси с передним колесом делало истребитель похожим на игрушечный автомобиль. Я развернул самолет и понесся вниз по рулежной дорожке. «Шутинг стар» и его неуверенный седок, подпрыгивая, неслись по блестящей цементной дорожке, мимо самолетов, на которых запускали или останавливали двигатели.

Привыкнув к транспортным самолетам, я чувствовал себя не на месте, сидя высоко в носовой части маленького резвого истребителя. Мне предстояло вступить в члены клуба молодых летчиков реактивных самолетов. Эта перспектива казалась мне невероятной, почти нелепой, и все-таки она возбуждала меня. Нужно скорее свыкнуться с этой мыслью, так как придется испытывать более сложную машину. Но займемся лучше делом.

Закрыв фонарь и выпустив закрылки, я в последний раз осмотрелся и приготовился вырулить на взлетную полосу. Теперь все неожиданно изменилось. С вышки управления полетами разрешен взлет. И я не мог позволить, как новичок, как ребенок, забавляться новой, грозной игрушкой. Теперь самолет F-80 стал частью общего движения на аэродроме: его появление на взлетной полосе непосредственно затрагивало судьбу других летчиков, находившихся в это время в полете даже на расстоянии сотен километров отсюда. В небе над аэродромом кружились три самолета, с нетерпением ожидая разрешения на посадку. Моя нерешительность здесь, на взлетно-посадочной полосе, заставляла их оставаться в воздухе, а это значило, что хорошо проведенный полет мог закончиться неприятностью. Появившись на старте свободной взлетной полосы, мой F-80 превратился в препятствие на пути непрерывного потока самолетов. Моя машина занимала место, которое необходимо идущему на посадку реактивному самолету. На испытательной базе в любую минуту от находящейся в воздухе машины мог поступить запрос на аварийную посадку, поэтому самолеты должны двигаться беспрерывно. В воздухе моего взлета ждали другие машины.

— Чего ждете, дружок? Ваша очередь взлетать!

— Самолет ВВС № 777, вам разрешается взлет, — повторили

с вышки управления полетами.

Последний осмотр давления в гидросистеме, температуры газов за турбиной, давления топлива, масла…

— Что ты там делаешь? Уснул, что ли?

Впереди свободная взлетная полоса. А, черт возьми, надо начинать! Полные обороты, максимальная температура… Я отпускаю тормоза, и меня оглушает визг медленно двигающегося самолета. Живей!.. Но где же похожий на прыжок взлет поршневого истребителя, где неожиданное изменение направления взлета? Вместо этого самолет, обладающий колоссальной скрытой мощностью, величественно катится вперед, словно его подталкивает чья-то гигантская рука. Мне не хватает оглушительного рева винта, врезающегося в воздух, недостает шума, который убеждает, что в твоих руках кое-что есть. Когда работает поршневой двигатель, его слышишь, чувствуешь, а эту малютку… кажется, что она воет и визжит с обманчивой мощью, но на самом деле она в пять раз мощнее истребителей, на которых мне до сих пор приходилось летать. Трудно себе представить, что для достижения этой мощности турбореактивный двигатель нуждается в скорости — в воздушном потоке, и поэтому я поражен тем, что самолет так медленно набирает скорость.

Но вот он движется все быстрее и быстрее, как детская коляска, когда она катится вниз с крутого холма. Скорость растет, и визжание двигателя становится все настойчивее. Настороженно слушаю, хотя не знаю, к чему прислушиваться. Мчусь по взлетной полосе в этой быстро несущейся под уклон детской коляске. Мимо фонаря кабины медленно пробегает куст шалфея. Если бы я взлетал на обычном истребителе, куст шалфея давно проскочил бы мимо. Позади осталась половина длины взлетной полосы. В этой точке самолет AD был бы уже в воздухе на высоте трехсот метров, а я все чего-то жду и бегу, раскачиваясь и вздрагивая. Боже мой, я чуть ли не на полпути к Лос-Анжелосу, а самолет никак не оторвется. Приближается конец взлетной полосы — здесь все должно свершиться. Скорость достигает ста пятидесяти, ста шестидесяти километров… Полоса сменяется пустыней, я плавно беру ручку на себя, и носовое колесо шасси отделяется от земли. Кажется, дорога сразу стала ровной и мягкой. Узкий, обтекаемый реактивный самолет, нежно поддерживаемый плотным, горячим воздухом, покидает пустыню и устремляется в глубину бесконечного воздушного океана.

Самолет плавно набирает скорость и, словно конь с закушенными удилами, стремительно мчится над пустыней, оставляя за собой жалобный визг. Самолет подозрительно

спокоен; не чувствуется ни малейшей вибрации, полет напоминает парение. Как яхта под крепким ветром, самолет скользит над пустыней, набирая скорость, накапливая энергию. Указатель скорости показывает 425 км/час, затем 450… 475… 500.

Где же ты была до сих пор малютка? Этого я и ждал. Пятьсот восемьдесят километров в час — наивыгоднейшая скорость набора высоты, как указано на табличке приборной доски. Самолет превосходно набирает высоту под небольшим углом, но не так, как на поршневом, где нос самолета сильно задирается и машина словно цепляется за высоту. Он плывет вверх, а пустыня отступает, тонет. Черт возьми, это замечательно! В воздухе всегда испытываешь восторг, но сейчас он удесятеряется: маленький истребитель показывает превосходные летные данные, а управление им не требует больших усилий — это приятная неожиданность. Вот это полет! Что за дивная игрушка F-80!

Я уже достиг горного хребта, ограничивающего Мохавскую пустыню с востока, и плавным движением ручки делаю разворот. Пустыня и горы еще дальше уходят от меня — я продолжаю набирать высоту. Самолет слегка покачивается, напоминая мне, что моя работа заключается в оценке усилий на органы управления и его устойчивости. Только не теперь. Все слишком великолепно, чтобы чем-либо отвлекаться. Для этих наблюдений у меня еще будет достаточно времени.

Десять тысяч метров… 10 500, 11 000, 11 500 и, наконец, 12 000. Стало холодно. Через комбинезон, в котором я вспотел от жары на далекой земле, холод, словно сотни тысяч пиявок впивается в тело. Самолет летит сквозь свежий, разреженный воздух цвета темного сапфира. Внизу распростерлась добрая четверть штата Калифорния. Прищурясь, смотрю против солнца. Там, впереди, в синеве Тихого океана встает небольшой узкий остров Каталина, что в сорока километрах от Сан-Педро. Из окна кабины справа, километрах в ста шестидесяти, видна гора Уитни. Ее пик сияет на солнце кристаллическим блеском. Какое чистое небо здесь, наверху! Кажется, что и внизу, на земле, все хорошо, все в образцовом порядке. Поверхность земли разделена на квадраты и прямоугольники, расчерчена кривыми линиями. Тишина. Не слышно рева двигателя, не чувствуется вибрации. Все это настолько необычно, что кажется нереальным, словно мечта о полете, которая давным-давно посещала меня — мальчишку — в утреннем полусне и наполняла все мое существо восхитительным чувством опасности и радости.

Я почувствовал, что стал хозяином самолета, и уверенность в себе подняла мое настроение.

О, как огромно небо, с которым ты связываешь свою судьбу! А где еще найдешь такую свободу, как в этом воздушном океане? Самолет с необычайной легкостью проделывает бочку… Ух, как легко возникают перегрузки! Снова бочка… неплохо! Из тебя получился бы неплохой летчик-истребитель. Прекрасно, теперь приблизимся к минимальной скорости и посмотрим, как поведет себя F-80. Уменьшить обороты турбины… воздушные тормоза, шасси и закрылки выпустить… Скорость уменьшается… еще меньше… и еще меньше. Сначала самолет слегка вздрагивает, затем вздрагивание переходит в покачивание, которое усиливается, Я отклоняю элероны, и самолет послушно удерживается от сваливания на крыло. Великолепное управление!

Я резко беру ручку на себя — покачивание усиливается, и самолет сам опускает нос… Что может быть лучше? Если так будет продолжаться, я полюблю этот самолет. Какая замечательная машина, живая, чувствительная и, управляемая твердой рукой, умеренно послушная!

Воздушные тормоза, закрылки и шасси убрать! Замечательно, малютка, теперь давай разгонимся. Я двигаю сектор управления двигателем далеко вперед. Визг, оставляемый самолетом, возрастает на один тон, и машина, набирая скорость, плавно устремляется вперед с опущенным носом. Теперь увеличить скорость, еще больше опустить нос… и резко поднять его для крутого набора высоты. Давай вверх! На полупетлю, в верхней точке — переворот… Черт возьми, как я люблю эти фигуры! Еще ряд петель и бочек — криволинейные, плавные траектории полета, каждая со своими тонкостями и причудами. В заключение, после долгого подъема, я кладу самолет на спину и повисаю вниз головой в десяти километрах над штагом Калифорния, который кажется необитаемым.

Интересно, как быстро я вернусь на базу? Беру направление на пустыню, делаю переворот через крыло, резко снижаюсь и увеличиваю скорость. При этом усилия на органы управления возрастают. Меня сопровождает еле слышимый, нудный, монотонный свист по краям фонаря. Самолет отвесно мчится к земле, визг реактивного двигателя становится еще пронзительнее. На пикировании меня сильно прижимает к спинке сиденья, а на приборной доске быстро вращается стрелка высотомера. Самолет набирает скорость быстрее, чем я ожидал, так как нет воздушного винта, создающего дополнительное сопротивление. Разгон самолета захватывает меня. Я просто не верю, что самолет может так летать. Свист режет уши, желудок прижат к груди. Стараясь сделать глубокий вдох, я ощущаю фантастическую скорость самолета и чувствую, что меня словно

приковало к месту. Я забываю про маметр. Вот способ кончать самоубийством! Земля все еще далеко внизу. Мне слишком хорошо, чтобы прерывать пикирование — впереди еще уйма времени.

Быстрее, еще быстрее! Самолет отвесно пикирует, с силой врезаясь в воздух. Он закручивает за собой поток воздуха.

Вдруг самолет затрясся, словно пулемет при стрельбе. Я застыл. Самоуверенность покинула меня, и я превратился в перепуганного ребенка. Самолет не может дать скорость, которую я навязываю ему. Она приближается к скорости звука, и самолет дрожит — он определенно находится на грани разрушения. Бог неба держит нас в зубах, и земля подо мной конвульсивно содрогается. От этой проклятой тряски самолет разлетится в куски… Инстинктивно хочу убавить скорость, выводя самолет из необдуманного пикирования в нормальный полет… Газ убрать, воздушные тормоза выпустить! Тряска усиливается, меня словно бьет в конвульсиях. Как сохранить самолет, как? Держись, упорствуй! Обращайся с ним нежно, осторожно! Подыми этот проклятый нос… Я тяну ручку управления на себя. Господи, еще хуже — тряска усиливается. Не теряй головы и удерживай самолет! Угол пикирования не должен увеличиваться — иначе крыло наверняка сложится.

Что нужно сделать, чтобы уменьшить скорость? Вспомни, что говорили летчики. Какую ошибку в прошлом месяце допустил Эд, когда зарылся в землю? Что говорили об этом? Вспомни все ангарные разговоры. Вспомни сотню советов. Какой из этих сотен советов я упустил, забыл? Видимо, именно в том, что я забыл, и есть выход из положения. Тряска подобна непрерывно пронизывающим меня электрическим разрядам. А машина продолжает набирать скорость.

Ради бога, сделай же что-нибудь! Потяни ручку немного на себя и осторожно отпусти ее… Наконец-то! Самолет реагирует! Еще немного возьми на себя, слегка отпусти, но не слишком много, чтобы можно было отступить в случае ошибки. Ведь есть же какой-нибудь способ резко изменить угол пикирования! Ага, вот оно! Возьми ручку на себя. Пусть самолет трясет — потерпи. Теперь слегка отпусти ручку. На этот раз нос поднялся на несколько градусов. Снова возьми ручку на себя… О боже, эта тряска… Слегка отпусти ручку. Пикируя, самолет продолжает неистово поглощать тысячи метров пространства. Скорость по прибору непрерывно растет… Земля, где должен кончиться этот стремительный полет, приближается.

Пружина натянута слишком сильно и с минуты на минуту должна лопнуть. Теперь мысли о спасении самолета

переключаются на собственное спасение. Сколько времени я еще могу оставаться в самолете? Что еще можно испробовать, прежде чем открыть фонарь и оставить самолет? Когда наступит момент, чтобы окончательно признать себя побежденным? Можно продержаться еще несколько мгновений. Я чувствую, что управляю самолетом правильно, но земля приближается. Сейчас ошибка может стать роковой. Если я решу покинуть самолет, нужно будет открыть фонарь и телом оттолкнуть ручку вперед. Тогда отрицательные перегрузки с силой выбросят меня в воздух, гарантируя от столкновения с хвостовым оперением. Нелепый оптимизм! На такой скорости шансы благополучно выброситься из самолета ничтожны…

Я жду. Немного приподнимаю нос самолета. Снова жду. Ужасная тряска немного затухает… так! Внезапно наступает тишина. Почему? Тряска прекратилась так же неожиданно, как началась. Я вышел из пикирования, и крыло осталось на месте. Моя голова бессильно склонилась на грудь. Я слышу свое тяжелое дыхание. Закрывая глаза, я успел увидеть обратное движение стрелки маметра — 0,78; 0,77; 0,76; 0,75. Так вот что превратило пикирование в кошмар! F-80 мерно жужжит, словно не было этих тридцати секунд. Вспоминаю последнее предупреждение Роута: «Предельное число М для этого самолета — 0,8». На границе скорости звука должна наступить тряска. Я случайно столкнулся с суровым аэродинамическим явлением — сжимаемостью воздуха, — о котором слышал, но которое не позаботился изучить. Если бы я глубже понимал это явление, то не попал бы в такое положение. Какой же я дурень! На этот раз интуиция вывела меня, когда самолет достиг меньшей высоты. Однако, как это ни странно, набирая скорость, самолет ушел от критического числа М. Конечно, на больших высотах самолет достигает высоких значений этого числа при меньшей истинной воздушной скорости, чем в более плотной и более нагретой воздушной среде, расположенной ближе к земле!

Летчик-испытатель привыкает к неожиданностям, но я бы не хотел повторения того, что пережил в этом первом пикировании на F-80.

* * *

— Ну, как вам понравился полет? — спросил меня сержант, когда я шел от реактивного самолета.

— Это не самолет с поршневым двигателем.

— Да, так все говорят.

Теперь, когда самолет благополучно приземлился, я мог на досуге продумать различные проблемы, вставшие передо мной во время этого полета. Тряска на большой скорости. Одна из основных задач разработки «Скайрокета» заключалась именно в том, чтобы устранить это явление, возникающее при высоких числах М. Будущие конструкции истребителей нужно избавить от влияния сжимаемости воздуха. Я затронул область, для исследования которой был сконструирован «Скайрокет». С этим явлением мне и предстояло познакомиться. С какой силой и в какой степени оно покажет себя? Мне нужно научиться распознавать любую ненормальность. Я должен быстро изучить это явление, чтобы составлять проницательные и исчерпывающие донесения об испытании. Полет на реактивном самолете больше чем что-либо иное убедил меня, что управление самолетом будущего требует больших знаний. Полет реактивного самолета основывается на новых законах. Чтобы понять их, нужно хорошо разбираться в математических уравнениях. Теории реактивного движения, которые я до этого изучал, были отвлеченными. Теперь они облекались в материальную оболочку, и я понимал их по-новому. Мое уважение к труду инженеров значительно возросло.

Глава X

Когда, вернувшись в ангар, я вешал парашют, из кабинета вышел Кардер. Он молча ждал, что я скажу.

— Все прошло как по маслу, — сказал я.

— Значит, нормально? Хорошо. — Кардер хотел, чтобы я приступил к испытательным полетам на «Скайрокете» как можно скорее. — В конце недели, Билл, начнем наземную подготовку с жидкостно-реактивным двигателем. — Он покосился на «Скайрокет», который, как обычно после полетов, был раскапотирован; около него уже возились механики. — Это поможет вам лучше чувствовать жидкостно-реактивный двигатель в полете.

Мне давали возможность постепенно освоить самолет.

— Я не возражаю, Ал.

Я повесил в свой шкафчик маску, защитный шлем и липнущий к телу комбинезон. Мне хотелось поскорее забраться в какое-нибудь прохладное местечко.

— Между прочим, Билл, вам разрешено летать на F-80 в любое время, когда он будет свободен. Вам следовало бы налетать на нем как можно больше времени.

— Завтра я снова полечу. — Мне хотелось основательно изучить реактивный самолет. — Если я вам понадоблюсь, Ал, я буду у плавательного бассейна.

Ведущий инженер «Скайрокета» не был уверен во мне. Пока ему приходилось принимать на веру мнение отдела летных испытаний фирмы Дуглас, что я подхожу для полетов на вверенном ему самолете. Он смотрел на меня, как любящий отец на первого кавалера своей шестнадцатилетней дочери. Мои послеполуденные посещения плавательного бассейна заставляли его терпеливо пожимать плечами. Ему оставалось только ждать, что произойдет через три — четыре недели.

В хлорированной воде тесного офицерского плавательного бассейна мне не хватало свободных, жизнерадостных волн Тихого океана, но все же прохладная вода приносила облегчение после томительной жары. Горячий бриз приносил в бассейн запахи пустыни, шалфея и озона, волнами вздымающиеся от испеченного солнцем песка и скал. Так пахнет белье, которое развесили посушить в летний день на заднем дворе. Плавая, я думал о своем первом полете на реактивной машине.

Воздействие каких же сил вызывает на больших скоростях явление бафтинга?

В прохладной комнате отдыха возле бассейна я продолжал

искать ответ на загадку «Скайрокета», пытаясь вспомнить все, что мне удалось вычитать в книгах. Снова и снова я со всех сторон рассматривал сложную, незнакомую мне теорию полета на больших скоростях. Все непонятное я брал на заметку, чтобы затем расспросить конструкторов и аэродинамиков.

А вот и ответ на загадку моего утреннего полета. Силы, вызывающие бафтинг, и образование ударных волн при критических значениях числа М рассматривались в книге Перкинса и Хейджа «Устойчивость и управляемость».

В горизонтальном полете на дозвуковой скорости крыло создает нормальную подъемную силу, и его поверхность обтекает тонкий пограничный слой воздуха. Когда же крыло подвергается воздействию скорости, превышающей расчетную, на его поверхности появляются ударные волны, которые нарушают этот пограничный слой. В результате тонкий пограничный слой утолщается и срывается с крыла. Образовавшийся таким образом турбулентный поток и вызывает явление бафтинга.

Так я открыл секрет самолета F-80, и это несколько смягчило неприятные воспоминания об утреннем полете. Буйное поведение самолета объяснялось просто.

Теперь можно заняться и толстой инструкцией по «Скайрокету».

Досыта наплававшись в бассейне, я прилег отдохнуть на большой уютной кушетке. В полупустое помещение изредка долетали отрывки оживленных разговоров. Бывают моменты, когда как-то особенно радуешься тому, что вокруг двигаются, разговаривают люди.

Когда я начал рассматривать «Скайрокет» по частям, он потерял свою реальность, превратившись в абстрактную математическую проблему, и я совершенно перестал бояться его.

И вдруг что-то словно кольнуло мне в сердце. Прямо передо мной на стене висела картина, на которой был изображен «Скайрокет» со струившейся из жидкостно-реактивного двигателя огненной рекой. Вот она, суровая действительность! Скоро «Скайрокет» станет моим. Я должен буду обуздать, сделать послушным этот мощный экспериментальный самолет. Моя обязанность — перехитрить его и приучить приборы точно фиксировать данные полета. Необузданные прыжки в неизвестность, подобные тем, что я совершил сегодня утром, совершенно исключались. Речь может идти только о постепенном, методичном проникновении в область неведомого. Необъезженный конь ждал своего седока, а пока мне предстояло покорить не очень резвую лошадку — самолет F-80.

Чтобы обеспечить требуемые условия полета, каждый

самолет нуждается в определенной величине тяги и отклонении рулей. Это в одинаковой степени относится и к легкому учебному самолету и к семидесятитонной летающей лодке «Марс». Время, необходимое летчику для освоения каждой новой машины, зависит от его опыта полетов на самолетах подобного типа и от врожденных способностей. У летчика-профессионала врожденные способности не определяют его квалификации, так как для него это нечто само собой разумеющееся. Привычная дача рулей и тяги приводила в замешательство многих опытных летчиков тяжелых бомбардировочных и транспортных самолетов, когда они садились на легкий самолет типа «Пайпер Каб», чтобы покатать в праздничный день свою семью.

Так обстояло дело и с самолетом F-80. Но шли дни, полет сменялся полетом, я встречался с новыми условиями и осваивал их. Плохая приемистость турбореактивного двигателя стала меньше смущать меня. Я привык к этому явлению; привычка необходима летчику-испытателю, так как она позволяет ему в каждом испытательном полете уделять все внимание самому важному.

Познакомившись с теорией сжимаемости воздуха, я приступил к изучению этого явления на практике — в полетах на F-80. Поднявшись на высоту более 11 000 метров, я осторожно перевел самолет в пологое пикирование. Когда стрелка маметра почти приблизилась к критическому числу M = 0,8, я стал проделывать небольшие, но энергичные выводы из пикирования. Это позволяло самолету быстрее достигать скорости, на которой стало появляться явление бафтинга. Изменяя вертикальное ускорение самолета и добиваясь соответствующей перегрузки при величине числа M, близкой к критической, можно достаточно безопасно и точно изучить умеренный бафтинг.

Такой продуманный подход к изучению бафтинга раскрыл передо мной ясную картину того, что произошло в тот день, когда я встретился с этим явлением во время своего первого полета на F-80. Бафтинг поддается контролю, если не резко увеличивать первоначальный угол пикирования. Тогда, во время моего первого полета, жесткий закон природы вверг самолет в режим тряски, но действие этого же закона в иных условиях дало мне возможность безопасно выйти из этого положения. Любой график соотношения числа M и индикаторной скорости в зависимости от высоты показывает, что число M, или скорость распространения звука, увеличивается с уменьшением высоты полета и явления, с которыми вы встречаетесь на большой высоте, исчезают на меньших высотах, несмотря на возрастание индикаторной скорости.[18]

Таким образом, постепенное прощупывание бафтинга дало мне возможность укротить это явление. Тот подход, который я применил для практического изучения бафтинга, составляет самую сущность летно-испытательного дела. Важнейшее правило, сформулированное отцами испытательного искусства, гласит: все новое должно исследоваться постепенно, и каждый раз нужно делать лишь небольшой шаг вперед.

По мере того как F-80 переходил в категорию освоенных мною самолетов, у меня стала понемногу появляться уверенность, что я справлюсь и с экспериментальным самолетом. Теперь я познакомился с одним из членов семейства реактивных самолетов, и сложный, таинственный «Скайрокет» казался мне не таким уж грозным.

Когда я стал чувствовать себя более свободно в кабине реактивного самолета, у меня появилось время для изучения с воздуха Мохавской пустыни. Правда, не только для собственного удовольствия: проносясь над высохшими озерами, я оценивал состояние их поверхности с точки зрения возможности их использования для вынужденной посадки «Скайрокета». У меня оставалось время и для имитации неисправностей. Например, я представлял себе, что попал в тяжелое положение, — выключал двигатель и планировал с севера, высматривая место для посадки. Подобные прицеливания я производил и с востока, запада и юга, изучив таким образом всю долину как обширный аэропорт. Или я допускал, что раскрутка ротора турбореактивного двигателя выше максимально допустимого числа оборотов привела к срыву пламени в камерах сгорания. За этим следовало бесшумное планирование из холодного неба в жар пустыни; в нагретом воздухе пустыни двигатель можно было легко запустить вновь.

F-80 стал доставлять мне все большее удовольствие. Полеты на реактивном самолете были желанным перерывом в утомительных занятиях и мгновенно избавляли от сухой жары. Но там, на пыльном дне Мохавской пустыни, меня всегда ждала кипа инструкций и книг, и я с нетерпением мечтал о дне, когда мне разрешат вылететь на «Скайрокете». Приготовления к этому важному дню тянулись невыносимо медленно.

* * *

Мой способ изучения «Скайрокета», по-видимому, отчаянно раздражал Кардера и особенно его помощника Томми Бригтса. Вероятно, я напоминал школьника, который выискивает жертву и

заставляет ее проверять его знания таблицы умножения.

— О'кэй, Томми, спросите меня о жидкостно-реактивном двигателе. Ну, задайте мне какой-нибудь вопрос.

Бриггс обычно глубоко вздыхал, откидывался на спинку кресла и покорно задавал вопрос, причем от отчаяния и скуки — самый сложный, какой только приходил ему в голову в эту минуту. Если я знал ответ, Томми был вынужден выслушивать мои запутанные, а иногда и излишне длинные рассуждения. Если же вопрос заставал меня врасплох или я не мог быстро и четко ответить на него, мне приходилось опять возвращаться к книгам, чтобы восполнить пробелы в знаниях. А когда мне казалось, что я нашел ответ, я снова разыскивал Бриггса:

— Томми, будьте другом, задайте мне снова тот вопрос…

Постепенно все инженеры были вовлечены в эту игру. Когда я обращался к тому или иному инженеру за сведениями из его области в первый раз, он обычно поспешно вручал мне руководство по интересующему меня вопросу. День или два я изучал это руководство, а затем снова появлялся перед очами авторитета, но на этот раз с дюжиной вопросов. У крестных отцов «Скайрокета» часто выдавалось свободное время — полеты откладывались то из-за бесконечных технических неполадок, то из-за плохой погоды. Когда я приходил со своими вопросами в комнаты, занимаемые инженерами, они обычно пили кофе или обсуждали составы футбольных команд. Отрываясь от этих занятий, они шутливо задавали мне вопросы. Я распутывал какой-нибудь сложный вопрос и вновь нарушал их беседы у кофейного автомата игрой в вопросы и ответы: «Задайте мне вопрос о гидравлической системе». Хотя это и докучало им, они послушно забрасывали меня вопросами. Привыкнув ко мне, они стали с интересом относиться к этой игре. Вскоре она превратилась в такой же неизменный способ времяпрепровождения, как и рассказывание непристойных анекдотов; наконец инженеры и без моих просьб стали придумывать для меня вопросы.

Когда я шагал через ангар, они выкрикивали мне:

— Эй, Бриджмэн, какое давление в аварийном баке?

Если я молча проходил мимо, они радовались, что поймали меня. А на следующий день при встрече с инженером, бросившим вчера вызов моим знаниям, я вместо вежливого приветствия выкрикивал ответ, сопровождая его крепким выражением. Такие сценки, вероятно, смущали инженеров фирмы Дуглас, приезжавших по делам на базу.

Но этим не ограничивалась моя подготовка к схватке со «Скайрокетом». В бассейне, в офицерской столовой, в баре за

выпивкой я непрерывно продумывал различные варианты особых случаев: «Шасси не убирается при взлете — как ты поступишь? Шасси «Скайрокета» не выдерживает скорости, превышающей 555 километров в час, — об этом предупреждает табличка на приборной доске. Как говорил Джин, если пренебречь этим предупреждением, раскачивание самолета усилится, потому что из-за выпущенного шасси возрастет лобовое сопротивление. Как поступить в этом случае? Надо избавиться от тяжелого топлива, выключить три камеры ЖРД и поднять нос самолета. Это вызовет быструю выработку топлива из четвертой камеры ЖРД, а скорость полета снизится».

Я все время думал о возможных неполадках и хотел на всякий случай запастись заранее обдуманными вариантами действий. Самолет не должен застать меня врасплох — я обязан опередить его. Если один вариант окажется неэффективным, наготове должен быть запасной, чтобы немедленно пустить его в ход. Сказалась тренировка, полученная во время войны у «Старика» Миллера — планы № 1, 2, 3, 4, 5, 6 и так далее. Если план № 1 окончится неудачей, переходи к выполнению плана № 2. Никогда не давай захватить себя врасплох, всегда имей наготове запасной вариант.

Подготовка и план действий, который я мысленно вынашивал, готовясь к великому дню, были временно прерваны наземной пробой двигателя «Скайрокета». До сих пор такими пробами занимался Джин или Мак-Немар, руководитель бригады механиков. Теперь эту работу поручили мне. После каждых тридцати минут работы жидкостно-реактивного двигателя, что соответствовало примерно трем полетам, силовая установка снималась с самолета и пересылалась для полной переборки на восток страны фирме-изготовителю Риэкшн Моторс. Инженеры по силовым установкам Соренсон и Осборн не желали рисковать: усталость материалов легко могла вызвать полное разрушение двигателя в воздухе. Отработавшие ресурс двигатели заменялись запасными, которые подвергались тщательной наземной проверке, прежде чем поступало разрешение на полет.

Очень часто неисправной оказывалась система охлаждения. Когда все четыре камеры ЖРД работают одновременно, выбрасываемое ими пламя длиной до шести метров достигает температуры около 3300 °С — это достаточно много, чтобы расплавить цилиндр камеры. Если система охлаждения не охлаждает должным образом всей поверхности цилиндра, то быстро развивающаяся температура в какую-нибудь долю секунды может прожечь дыру в неохлаждаемой части камеры. Иногда после наземной пробы внутренняя поверхность камер оказывается

покоробленной — значит, охлаждающая система находится на пределе. Цель наземной пробы ЖРД и заключается в обнаружении этой и других опасностей. Регулирование при наземных пробах давало возможность обеспечить наивысший предел безопасности для дорогостоящего самолета.

Кардер объявил, что наземное опробование жидкостно-реактивного двигателя будет произведено на стенде для статических испытаний, установленном у восточного конца взлетно-посадочной полосы.

— Опробование начнем завтра в одиннадцать часов утра, Билл. Хотите провести эту пробу?

Очень хорошо, что мне дают возможность сначала поработать с одним только ЖРД. В полете мне придется одновременно управлять и турбореактивным двигателем. Это будет своеобразной генеральной репетицией одной из функций «Скайрокета». Интересно, что представляет собою тяга, создаваемая ЖРД? Завтра утром увижу.

В это утро дул сильный ветер, скорость которого достигала без малого пятьдесят километров в час. Он дул неистово, выжигая все на своем пути. Когда я добрался до ремонтного мастера Кенни Фрю, лицо и руки у меня горели, словно растертые наждачной бумагой.

— Похоже, что мы приступим к опробованию только после полудня, — сказал мне мастер. — Опять что-то вышло из строя.

Старая история. То недостает какой-нибудь части, то неожиданный отказ, а в результате задержка. Отсрочки не редкость в испытательной программе, особенно если она носит исследовательский характер и проводится под серьезным контролем. Девять десятых всего времени, отведенного на испытания, затрачивается на регулирование, пригонку и подготовку.

К трем часам дня ветер немного стих и необходимая регулировка была закончена. Все было готово к опробованию.

«Скайрокет», испускавший пары топлива с уже привычным для меня свистом, стоял в U-образной выемке. Он был прикреплен к бетонным столбам тяжелыми цепями, охватывавшими специальными крючками шасси. Прометей прикован к скале. Если бы выхлопные газы за шестиметровым факелом были направлены в землю, они в течение одной минуты вырыли бы яму глубиной в три — четыре метра. Самолет был установлен так, что бушующее пламя растекалось над пустыней, вызывая на своем пути настоящую бурю. Инженер по двигателям Боб Осборн рассказал историю о том, как однажды присутствовавшие на статических испытаниях жидкостно-

реактивного двигателя инженеры швырнули в струю выхлопных газов десятигалонный бидон из-под молока. Когда всего через минуту все четыре камеры ЖРД были выключены, от металлического бидона не нашли и следа.

К приборной доске прикрепили переносную красную лампочку — она загоралась, если наблюдающим за опробованием казалось, что двигатель готов выйти из строя. От кабины по обеим сторонам самолета назад были протянуты электрические провода длиной около тридцати метров. Концы этих проводов находились в руках механиков, в обязанность которых входило наблюдение за расцвеченным в цвета радуги пламенем и его ромбовидными скачками уплотнения. Изменение их картины указывало на неисправность. Как только появлялась опасность, наблюдатели бросали провода и убегали. Отпуская провода, они замыкали контакт, и в кабине загоралась красная лампочка.

Кардер предоставил мне самому решать, что делать, если загорится красная лампочка. Я мог быстро покинуть самолет или ждать, выключив жидкостно-реактивный двигатель и стравив давление. Второе решение требовало нескольких лишних секунд, но тогда появлялась возможность погасить пламя. Но Кардер не настаивал на этом. Он не доверял двигателю — ведь точно такой ЖРД при запуске перед взлетом взорвал самолет военно-воздушных сил, соперничавший со «Скайрокетом». А во время наземного опробования они потеряли другой самолет, причем летчик Джо Кэннон получил такие тяжелые ожоги, что больше уже не смог летать.

После нормального включения и выключения всех четырех камер остаточное пламя продолжает держаться, и тут необходимо действовать без промедления. К камерам подносится коленообразная труба с четырьмя длинными тонкими отростками; движение руки — и в раскаленные камеры направляются потоки воды.

Впереди недалеко от самолета должен был находиться Мак-Немар, наблюдавший за всей операцией. Мне нужно было следить и за ним. Если он подносил руку к горлу, я обязан был немедленно выключить главным выключателем всю силовую установку.

Вокруг самолета, на ветру, двигались наблюдатели за топливными манометрами, облаченные в неудобные белые защитные комбинезоны и шлемы с лицевыми щитками. К стоянке автомобилей, находившейся на расстоянии шестидесяти метров от места крепления самолета, подошел Кардер. Инженеры фирмы Дуглас и любопытные представители других разработок с безопасного расстояния наблюдали за работой необычного

жидкостно-реактивного двигателя. Ответственные члены бригады, проводившей опробование, столпились вокруг Кардера, который обратился ко мне:

— Билл, поработайте десять секунд на первой камере, а затем по очереди на ту же продолжительность включите остальные камеры, хорошо? Когда последняя камера проработает десять секунд со всеми вместе, выключите все камеры одновременно.

Я кивнул. Счетчик продолжительности работы жидкостно-реактивного двигателя, цифры которого видны на шкале прибора, помещенного на приборной доске, работает как топливомер. Цифры начинаются с числа 600, означающего, что топлива в баках на 600 секунд работы одной камеры ЖРД. При одновременной работе двух камер продолжительность работы уменьшается вдвое, а при одновременной работе всех четырех камер — в четыре раза. Таким образом, по мере включения камер цифры счетчика сменяются с возрастающей быстротой.

Ведущий инженер торопливо отдавал распоряжения суетящимся вокруг него механикам, только голос он несколько повысил из-за ветра. Подчиненные защищали ладонями глаза от носившегося в воздухе песка и прикрывали лица воротниками курток.

— Все ли знают свои обязанности? — спросил Кардер, пристально посмотрев в глаза каждому. — Олл райт! — Затем он обратился к каждому в отдельности: — Что вам поручено делать? — Он снова прошелся по кругу. Присутствующие вслух повторяли задание, а Кардер одобрительно кивал головой. — О'кэй, начнем!

Механики врассыпную бросились к своим местам, а Кардер поспешил в радиоавтомобиль, стоявший на надежном расстоянии от места испытания. Оттуда он будет по радио поддерживать контакт со всеми участниками опробования. За его автомобилем маячили белая санитарная и красная пожарная машины.

Теперь настала моя очередь. Механик подкатил стремянку к борту ракетного самолета. Похожий на раковину фонарь кабины открыли — в таком положении он должен был находиться в течение всего опробования. Я с трудом разместился в тесной, неудобной кабине — места было ровно столько, чтобы вытянуть ноги. Никакого простора для движений.

Инспектор Фред Ильтнер призвал к вниманию, Мак-Немар занял свое место впереди самолета. Ильтнер подал сигнал. Опробование началось!

На панели слева от меня у ноги расположен металлический рычаг, регулирующий давление в системе ЖРД. Я передвигаю его в положение «Давление». Затем нужно включить тумблер залива

и в течение шестидесяти секунд ждать, пока жидкий кислород перетечет из бака к двигателю, понижая температуру трубопроводов. Трубопроводы до заполнения их топливом во много раз теплее жидкого кислорода, и потому первая его порция испаряется. В последние десять секунд заливки топливом из двигателя выходит белый пар. Боб Осборн и Фред Ильтнер, приготовившись подать совет в случае крайней необходимости, наклонились над кабиной и наблюдают за показаниями манометров. Я прислушиваюсь к советам инженера и инспектора, не сводя глаз с Мак-Немара, наблюдаю за показаниями манометров, считаю секунды и помню, что нужно делать, если загорится красная сигнальная лампочка.

— Заливка топливом проходит нормально, Билл.

Четыре тумблера расположены рядом, под главным выключателем жидкостно-реактивного двигателя. Я подаю знак, что готов запустить камеру номер один. Бросаю взгляд на Ильтнера и включаю первый тумблер. Маленький рычажок, щелкнув, становится в другое положение. Раздался приглушенный взрыв, напоминающий взрыв динамита в тоннеле, затем двигатель громко заревел — никогда раньше я не слышал такого громкого рева. Он ревел громче Ниагарского водопада и Везувия, вместе взятых. Закованный в цепи самолет рвется вперед, меня отбрасывает на спинку сиденья. Что, если цепи не выдержат? Все ли в порядке? А шум! Я ждал шума, но то, что я услышал и испытал, неописуемо! Я забываю о счетчике продолжительности работы ЖРД, цифры которого скачут передо мной, и смотрю на Ильтнера, чтобы по выражению его лица увидеть, все ли идет нормально. Ильтнер не замечает моего взгляда. Он спокоен. Значит, все в порядке. Счетчик! Показания манометров! Во время испытания давление должно держаться в пределах 140–150 килограммов на квадратный сантиметр. Счетчик посредине приборной доски уже показал цифру 590 и спешит к 589, 588. Я сбился с графика. Включаю камеру номер два! Двигатель воет в два раза громче, самолет еще сильней натягивает цепи. Черт побери, а что мешает самолету вырвать столбы? Проверь давление! Осборн склоняется над кабиной и что-то выкрикивает. О'кэй! Счетчик не ждет — он движется с удвоенной быстротой: 584, 82, 80, 78, 76, 74. Снова теряю секунды. Щелкаю тумблером номер три. Нигде во всем мире не услышишь такого шума. Резкий удар обрушивается мне на голову. Очень трудно удерживать внимание на Мак-Немаре, на людях около кабины, на красной лампочке, на шкалах приборов и счетчике, который вращается с бешеной скоростью. Запускаю камеру номер четыре. Шум, издаваемый скованной мощью,

просто невероятен, и я чувствую себя совершенно беспомощным. Все застигает меня врасплох. Быстро выключаю все камеры — время истекло. Машина в цепях резко подается назад, и меня с силой швыряет вперед, на привязные кожаные ремни. Все кончилось, шум замер. К самолету быстро подбегает обслуживающий персонал, в камеры всовываются изогнутые трубки. Секундой позже до меня доходят передаваемые по цепочке слова:

— Огонь погашен! — И снова: — Огонь погашен! Огонь погашен!

* * *

Осборн и Джонни Конлон, представитель фирмы, изготовившей ЖРД, карабкаются к кабине, чтобы посмотреть на показания приборов.

— Как вел себя двигатель?

— Хорошо. По-моему, двигатель хороший.

Они взглянули на хвост самолета.

— В камерах никаких признаков деформации.

Подошел Кардер:

— Вот он какой, а? Послезавтра полет — готовьтесь.

Инженеры и зрители все еще находились под впечатлением опробования. Они покачивали головами, не в состоянии выразить свои чувства даже восклицаниями. Затем все принялись оживленно обсуждать редкостное зрелище.

Увидев, что я стою у кабины, Кардер отделился от группы людей, облепивших хвост самолета, и подошел ко мне.

— Ну, как ваше впечатление от двигателя?

— Чертовски шумит, не так ли?

Кардера, видимо, поразил такой легкомысленный ответ, и все же он был, несомненно, доволен им.

На самом деле жидкостно-реактивный двигатель произвел на меня гораздо более глубокое впечатление. Правда, он напугал меня во время этой первой встречи — я не ожидал такого сильного шума. Удивляясь шуму и фантастической мощности, я потерял, вероятно, не меньше двадцати секунд, а это очень много при опробовании. Но скоро я взлечу на этом самолете, и мне придется иметь дело не только с жидкостно-реактивным двигателем, но и с турбореактивным. В следующий раз все должно пройти удачнее.

Глава XI

Полет «Скайрокета» состоялся в пятницу утром, через день после наземного опробования ЖРД. Прошел месяц со дня моего прибытия на базу. Стояла уже поздняя осень, и по утрам было холодно, но я чувствовал себя неплохо в подбитой мехом морской летной куртке. Вместе с Алом Кардером я сидел в радиоавтомобиле на краю двенадцатикилометрового дна высохшего озера, ожидая очередного вылета Джина Мея. Я видел уже пять полетов на «Скайрокете», но каждый из них производил на меня неизгладимое впечатление. И на этот раз полет «Скайрокета» прошел благополучно.

Джин отодвинул фонарь, снял шлем с кислородной майкой и рукавом противоперегрузочиого костюма вытер потный лоб. Кому-то из обслуживающего персонала он передал тяжелый шлем, быстро окинул взглядом приборы, выпрямился во весь рост и стал спускаться вниз по стремянке.

Аэродинамик Орв Паульсен подал ему руку.

— Чудесная посадка, Джин.

Мей резко ответил:

— Температура за лопатками турбины опять резко возросла… — и быстро зашагал к автомашине, в которой находились Кардер и я. Кардер и Мей тут же обсудили особенности только что закончившегося полета. Кардер был спокоен, а Джин говорил запальчиво и нервно жестикулировал.

Опустошенный и усталый, летчик затем начал выговаривать обслуживающему персоналу:

— После запуска ЖРД на слух работал хорошо… хотя на секунду мне показалось, что камера номер два издавала слишком пронзительный звук. Вы должны вовремя сигнализировать мне о том, как вы оцениваете работу ЖРД по виду и на слух перед взлетом. Вам с земли виднее, чем мне. Мне некогда решать, отрывать ли самолет от земли или прекратить взлет.

Кардер терпеливо ждал, пока Мей распекал механиков.

— Так что быстрее принимайте решения… и не прячьте их!

Наконец Кардер молча завел мотор, и мы двинулись в обратный путь к ангару. Разговор прекратился.

После пятиминутного молчания Кардер заговорил, обернувшись через плечо к утонувшему в мягком сиденье Джину:

— Думаю, что в следующий раз надо будет дать Бриджмэну возможность полетать на «Скайрокете». Ваше мнение?

Я выпрямился.

Мей растянулся поудобнее и закрыл глаза.

— Да, конечно… почему бы и нет?

Решение принято и как буднично, просто! Время пришло.

— В следующую пятницу… Вы не возражаете, Билл? — Кардер повернул голову в мою сторону.

— Конечно, Ал, пятница вполне устраивает меня.

* * *

Пятница. Все ли я хорошо изучил? Предусмотрел ли все возможные неприятности? Мне оставалось семь дней, чтобы с удвоенным вниманием повторить все полученные здесь знания. Нужно держаться поближе к Джину, снова обсудить с ним все его советы, просмотреть все его замечания и проверить, учел ли я их.

Замечания, касавшиеся «Скайрокета», одно за другим проносились у меня в голове. Кардер остановил автомобиль возле ангара. Там нас встречала группа инженеров и техников, с нетерпением ожидавших километры пленки с показаниями манометров и записями осциллографов. Я с нетерпением ждал, когда самолет отбуксируют в ангар. Мне хотелось поскорее забраться в кабину, снова осмотреться, еще раз подержать в руках ручку управления самолетом.

Засуетились работники фотолаборатории. Одно полетное утро превратило лабораторию и летный отдел в центр напряженной деятельности. Фотолаборанты поспешили вынуть пленку из кинокамеры «Скайрокета». Пленка фиксировала показания приборов во время полета. Проявление пленки заняло два — три часа, а во время ее закрепления двери лаборатории стали осаждать нетерпеливые аэродинамики и конструкторы.

— Когда можно будет посмотреть фильм?

Один из техников спросил Кардера, скоро ли самолет будет доставлен в ангар.

— Когда я уезжал, его ставили на трейлер. Скоро он будет здесь, — ответил ведущий инженер.

— Какие-нибудь неприятности с самописцем?

— Джин ничего не сказал.

Через двадцать минут экспериментальный самолет был осторожно заведен в ангар. Нетерпеливые инженеры и механики толпились вокруг самолета, отталкивая друг друга, чтобы забраться в кабину. Я тоже боролся за место в кабине — в конце концов этот самолет принадлежал мне.

Я уже почти забрался в кабину, когда старший механик остановил меня:

— Говорят, в следующий раз полетите вы…

Новости распространяются быстро — этот механик только что вернулся в ангар вместе с самолетом.

— Так мне сказали.

Мак-Немар посматривал на меня с любопытством, но несколько недоверчиво. Хотя обычный порядок был нарушен, он ничего не сказал. До сих пор все шло гладко, а теперь что-то изменялось. Обслуживающий персонал привязан к «Скайрокету», как к живому существу. Их повседневная работа, ремонт «Скайрокета» и уход за ним требовали непосредственного контакта с самолетом, который оживал под их руками. Для них самолет не был простым набором математических уравнений и сочетанием агрегатов, как для инженеров. Механики заботились о самолете с такой же естественной гордостью, как судовая команда о своем судне, испытавшем не один месяц штормовой погоды в открытом море. Мне больше нечего было сказать старшему механику, а он стоял и наблюдал, как я забираюсь в самолет.

* * *

В течение недели я встречался много раз с Мак-Немаром и другими механиками, чтобы повторить с ними высотные характеристики турбореактивного двигателя. Они держались спокойно и охотно повторяли со мной все, что им было известно. Я обращался к ним за советом, и они желали мне удачи.

Затем состоялась генеральная репетиция в кабине. Хотя во время первого полета мне не понадобится все снаряжение, на всякий случай я надел его: надо же убедиться, что оно не помешает мне управлять самолетом. Я был на голову выше Джина Мея и боялся, что мой высокий рост и все необходимое снаряжение ограничат мне свободу движений в кабине.

В противоперегрузочном костюме, меховых сапогах, с большой оранжевой каской на голове и кислородной маской я ухитрился втиснуться в кабину. Стараясь приблизиться к реальным условиям взлета, я закрепил привязные ремни и защелкнул замок. Впервые за все время попросил одного из механиков закрыть фонарь. Между защитным шлемом и фонарем осталось всего несколько сантиметров свободного пространства.

Так вот в каких условиях я буду находиться! Хотя в кабине было тесно, как в гробу, я не боялся этой тесноты и чувствовал себя так, словно сижу в маленькой кабине ресторана или между двумя пассажирами в автомобиле. Через обтекаемый фонарь кабины была отчетливо видна вся пустыня до поднимающихся

вдали гор.

Первый полет на «Скайрокете» будет простым: несколько площадок на высоте пять тысяч метров на малых скоростях — 480, 520 и 580 километров в час. В этом полете не будет никаких исследований на больших скоростях. Мне было поручено лететь на минимальной скорости, ознакомиться с управлением самолета и определить эффективность элеронов. Жидкостно-реактивный двигатель не будет запущен — и я должен буду совершить взлет с помощью четырех небольших стартовых ракет.

Когда я в полном снаряжении сидел в кабине, пристально всматриваясь в приборную доску, которую уже отлично изучил, то легко находил ответы на все возникшие вопросы. У меня в голове отчетливо запечатлелся трафарет приборной доски, и я мог быстро с закрытыми глазами найти любую кнопку и любой тумблер. В сотый раз репетировал я действия, которые должен был совершить во время взлета, методично повторяя все включения и выключения через строго рассчитанные промежутки времени, а в заключение последовательно включал стартовые ракеты.

Мне казалось, что я перетренировался. Уж слишком хорошо все я знал и, возможно, сделал упор не на то, что нужно. Вдруг я проглядел действительно необходимые вещи? Все было так, словно, подготовившись к экзаменам, я вошел в экзаменационную комнату и увидел, что на доске написаны вопросы, которыми я пренебрег в процессе подготовки, так как все внимание обратил на другие, — их-то, казалось, профессор обязательно задаст.

Снова повторяю последовательность действий в случае пожара. О'кэй! А теперь порядок уборки и выпуска шасси. Я так устал, что не видел уже никакого смысла в этих занятиях. Мне хотелось вырулить самолет на взлетную полосу. Слишком много подготовки, слишком много разговоров, слишком много занятий. Надо же наконец действовать. Мне не терпелось немедленно вылететь на «Скайрокете». Последние дни ожидания всегда самые мучительные. Если этот самолет слишком труден для меня, то пора в этом убедиться. А если это не так, пора — действовать. Я был уверен, что если удача будет сопутствовать мне, то я в первом же полете сумею справиться с самолетом. Но оставалось еще четыре дня. Пятница!

Настала среда. До полета остался только один день. Джин в последний раз говорил о возможных неполадках, давал советы. Особенно много Джин рассказывал о новом явлении, с которым я встречусь на «Скайрокете», — о покачивании на малых скоростях.

— Не забудьте, Билл, о покачивании. Когда скорость самолета снижается до 450 километров в час, он начинает вот

так, с крыла на крыло, — Джин покачал головой. — Довольно неприятная штука, но все прекращается, как только выравниваешь самолет на посадке.

Джин уважал самолет и хотел, чтобы я относился к «Скайрокету» с неменьшим уважением:

— Вам придется сделать немало полетов — относитесь же к своей машине с уважением. — Он вспомнил еще об одном: — Идите на посадку с некоторым запасом топлива, чтобы в случае плохого расчета его хватило на второй круг. Рассчитывайте так, чтобы выравнивание приходилось над посадочной полосой — эффективность элеронов становится ничтожной, когда угол атаки самолета приближается к посадочному.

Что касается стартовых ракет — подвешенных к фюзеляжу четырех небольших цилиндров с порохом, которые дают самолету большое ускорение, но в то же время увеличивают лобовое сопротивление в воздухе, — то Джин предупредил меня:

— Кстати, о стартовых ракетах. Ими вам придется воспользоваться при взлете. Если после взлета вам не удастся избавиться от них, пилотировать будет чертовски трудно. В этом случае сделайте большой круг и сразу же идите на посадку.

Мей быстрым движением, как птица, вскинул голову, вспоминая, что еще сказать мне, но не вспомнил и быстро ушел от меня. Он должен был ехать в Лос-Анжелос и собирался вернуться не раньше пятницы. Не успел он уйти далеко, как ему в голову пришло последнее предостережение:

— Держитесь ближе к озеру, не болтайтесь по всем окрестностям. В случае вынужденной — это капризный самолет. Если произойдет что-нибудь непонятное, немедленно сообщите об этом по радио. Я буду у радиостанции и подскажу вам, что делать. Но думаю, все пройдет удачно, только будьте осторожны.

Итак, будь осторожен!

Теперь оставалось только ждать утра пятницы. Снова повторять все выученное было бы бессмысленно и утомительно. Если я до сих пор еще не знаю того, что мне следует знать, одна или две последние ночи, проведенные за книгами, ничего не изменят. Завтра я рано лягу спать, но сегодня вечером надо бы поразвлечься. В кинотеатре базы шел фильм «Миллионы мисс Татлок», я смотрел его уже дважды, а в офицерском баре слишком душно. Что же делать — пришлось направиться в заведение Панчо. Я присоединился к группе инженеров фирмы Дуглас, которые, не зная, куда себя девать, потянулись в сторону этого оазиса авиаторов.

Я лишь в четвертый или пятый раз наведывался к Панчо и, разумеется, не ждал какого-то особого приема, к тому же

владелица бара всей душой была предана военным летчикам военно-воздушных сил. В ее баре не висело ни одной картинки из жизни морской авиации, и среди летчиков базы ее фаворитом был Чак Игер. Я не обладал качествами, которые заставили бы эту женщину обратить на меня внимание: бывший офицер-летчик военно-морских сил, летающий на экспериментальном самолете морской авиации — прямом конкуренте военно-воздушных сил и Игера. Панчо до сих пор не обмолвилась со мной ни словом, и я не был уверен, что она вообще знает, чем я занимаюсь на базе.

Когда мы вошли, Панчо, одетая в плотно облегающий ее талию белый свитер и в коричневые дамские брюки, стояла около пианино и, обняв одной рукой осанистого майора, широко улыбалась, наблюдая за энергичными попытками своих посетителей развлечь самих себя. Молодой лейтенант, немилосердно фальшивя, громко наигрывал на пианино одну из песенок Кола Портера. Трое других офицеров тщетно пытались вспомнить слова.

Со своего места у пианино Панчо увидела нас. Пока мы ждали вина и стаканов, она подошла и стала позади меня:

— Вы Билл Бриджмэн, не так ли?

Я утвердительно кивнул головой.

— Я слышала, что в пятницу вы собираетесь полететь на «Скайрокете».

Удивленный, я ответил, что это правда.

— Вы ведь уже летали на F-80, кажется?

Я подтвердил и это.

— Мне бы хотелось, чтобы вы расписались на фотографии. — Она взглянула на висевшую над стойкой фотографию, сплошь покрытую автографами летчиков. — Эй, Пит, подай, пожалуйста, фотографию. — Буфетчик снял ее со стены.

— Все, кто вылетает на этом самолете, оставляют свои автографы. Как видите, немало знаменитых парней начинало с этой развалины. — Рассуждения Панчо о F-80 сопровождались такими красочными выражениями, что мои спутники раскрыли рты.

Мне было приятно, что меня попросили прибавить свою фамилию к тем, которыми уже пестрела фотография второго американского серийного реактивного самолета. Это было своеобразное подтверждение моих достижений, и одобрение Панчо доставило мне истинное удовольствие.

Мы присоединились к кружку у пианино, и я совершенно забыл о «Скайрокете», да и слова песенок Портера тоже не приходили в голову.

* * *

Впрочем, мысли о самолете оставили меня ненадолго. Когда я очутился на базе, в своей узкой келье, прежние вопросы стали неотступно мучить меня. Как поступать в случае отказа преобразователя? Ответ приходил сам собой. А в случае отказа генератора? Я накрыл голову подушкой.

* * *

По утрам теперь было прохладно, теплело не раньше полудня, и тогда снова хотелось все сбросить и ходить в одной хлопчатобумажной спортивной рубашке. Было еще очень рано, и только Орв Паульсен сидел за чашкой кофе в тесной комнате аэродинамиков.

— Привет, Орв. Ну и холод сегодня, дружище!

— Да, чертовски холодно, но зато такая погода поможет нам все выжать из двигателя J-34.

На одном из пустых столов лежало полетное задание № 54 — задание моего завтрашнего полета. Я взял его. Содержавшиеся в нем пункты расходились с теми, о которых мы договорились для моего первого полета! Все изменилось. Что же это такое?

Я повернулся к Орву:

— В чем дело?

Он не смотрел на меня.

— О, завтра полетит Джин. Моряки выкопали парочку пунктов, которые им не терпится немедленно проверить.

Итак, мой полет не состоится. Я уже приготовился вступить в состязание, а его отменили. Целая неделя ожидания, и все напрасно. Мне хотелось накричать на благодушного инженера за то, что он сообщил мне об отмене полета. Если бы он выразил свое сожаление, я мог бы придраться и дать выход своим чувствам, но то, что он сказал, не зависело ни от кого из наших. «Завтра полетит Джин» — простая констатация факта. Непрошеная отсрочка! Все наши приготовления оказались напрасными… Теперь предстоит еще неделя томительного ожидания.

Возможно, Кардер скажет больше. А что если стукнуть по его столу? Ал был в своем кабинете.

— Значит, завтра утром полетит Джин?

Кардер встал из-за стола.

— Да, это верно. Флот срочно нуждается в некоторых данных. Вы полетите в следующий раз. — Он уже выходил из кабинета. —

Вы не видели, Орв уже пришел?

Вот и все — он не дал мне ничего сказать.

— Я только что от него — он у себя в комнате.

В сущности Кардеру было безразлично, полечу ли я сегодня или на следующей неделе. Кому охота выслушивать мои излияния, усмирять мою ярость? И я не мог никого привлечь к ответственности за эту перемену. На следующей неделе придется снова пройти через все мучения.

Солнце встало, и на базе началось движение; к ангару фирмы Дуглас одна за другой подкатывали автомашины. Программа испытаний продолжала выполняться, как и до моего появления в Мохавской пустыне.

Шесть недель назад приехал я сюда, чтобы включиться в исследовательскую работу, а теперь мне захотелось убраться подальше. Я швырнул кое-какую одежду на заднее сиденье своей машины, известил Кардера, что в пятницу не буду присутствовать при полете, и поехал в Лос-Анжелос на пляж Хермоса-Бич, где находилась моя маленькая хижина.

Предполагалось, что конец этой недели должен ознаменоваться пиршеством после триумфального возвращения из пустыни, где я должен был укротить чудовище. Я быстро гнал машину по дороге — подальше от базы, книг и «Скайрокета». Позади на небольшом клочке огромной пустыни оставалась маленькая группа людей, занятых испытаниями экспериментального самолета. Эти испытания, казалось, уже составляли для меня главное в жизни.

Я почувствовал себя лучше, когда автомобиль из пустыни въехал в каньон. Возвращался я не героем, но уж если смотреть на вещи трезво, хорошо хоть то, что я все-таки возвращался. Если бы полетное задание № 54 выполнялось в соответствии с первоначальным планом, на этот счет могли бы быть кое-какие сомнения.

Да, это праздничный конец недели, хотя и не по тем причинам, о которых я думал, когда она начиналась.

Глава XII

Очередная встреча со «Скайрокетом» была назначена на следующую неделю. И снова задание № 54 было отменено накануне дня полета. Вместо меня на нем полетел Джин Мей — флоту опять срочно потребовались какие-то данные. И так продолжалось шесть недель. Каждый раз мой полет планировался на следующую неделю, и все время я подвергал себя мучительной подготовке, повторяя все действия и находя тумблеры на ощупь, с закрытыми глазами. В самую последнюю минуту полет отменялся.

Приготовления к полету на «Скайрокете» становились все утомительнее, и мой энтузиазм угасал день ото дня. Все это ставило меня в крайне неловкое положение. Когда полет был отменен два раза подряд, интересовавшиеся этим полетом летчики из вежливости перестали спрашивать меня в офицерской столовой и баре о том, когда же я полечу на «Скайрокете». А в конце каждой недели, во время моих участившихся поездок на пляж Хермоса-Бич, друзья, готовившиеся отпраздновать со мной этот полет, теперь уже не задавали вопросов и молча ожидали моего рассказа.

В четверг утром должен был состояться шестидесятый полет «Скайрокета». Планировалось, что полечу я. Так и не выполненное задание № 54 висело на стене в кабинете Кардера теперь уже под номером 60. Наверное, и на этот раз в полет отправится Мей и об этом станет известно только в ту самую минуту, когда я надену парашют. Какой смысл тратить массу времени на подготовку? Похоже, что мне никогда не разрешат летать на этом самолете, а позволят только готовиться. Вскоре это опробование стало для меня обычным занятием. Чтобы не отвыкнуть от самолета, я несколько раз в неделю летал на F-80, «выкручиваясь» из изобретенных мною положений, с которыми, возможно, доведется встретиться на «Скайрокете», когда в конце концов придет и мое время летать на нем.

«Скайрокет» проходил над границей аэродрома на скорости около 320 км/час и приземлялся на скорости 250 км/час. На F-80 я делал четвертый разворот с малым креном и заходил на посадку со скоростью планирования «Скайрокета», а затем снова уходил на второй круг. Но на F-80 невозможно имитировать посадку «Скайрокета». На маленьком реактивном самолете нельзя было садиться с посадочной скоростью экспериментальной машины, так как его скорость приземления достигала всего 150 км/час.

Пока я готовился к полету, который неделя за неделей ускользал от меня, звезда военно-воздушных сил капитан Чак Игер после нескольких месяцев отсутствия стал летать сопровождающим «Скайрокета». Игер не околачивался в офицерском баре — почти единственном месте, где я мог встретиться с ним. На базе он жил с семьей — красивой женой и тремя ребятишками и, если не читал где-нибудь доклада о сверхзвуковом полете, проводил время в семейном кругу. Иногда он бывал у Панчо, но мне ни разу не удалось застать его там. И хотя знаменитый летчик летал сопровождающим во время последних четырех полетов «Скайрокета», я все еще ни разу не встретил его. Когда «Скайрокет» заходил на посадку, Игер на самолете F-86 низко пролетал над озером рядом с Джином и после его приземления делал эффектную бочку, а затем исчезал в направлении ангара военно-воздушных сил, чтобы совершить посадку на полосе базы. Его неторопливые, спокойные замечания, произносимые с мягким тягучим акцентом уроженца Западной Виргинии, по утрам доносились по радио вперемежку с отрывистым голосом Джина.

Эти летчики во время испытаний почти не произносили обычных дружески-грубоватых, фамильярных словечек, обмениваясь лишь короткими деловыми замечаниями. Возможно, в одно прекрасное утро Игер будет сопровождать и меня. Судя по тому, как развивались события, этот день должен был наступить не раньше чем в 1950 году.

* * *

Настала среда, а висевшее в кабинете Кардера задание на полет, которое я привык проверять ежедневно, оставалось без изменений. Оно предусматривало установившийся горизонтальный полет на высоте пять тысяч метров, а остальное я уже выучил наизусть. В полдень я снова проверил — задание № 60 все еще висит. Но я еще не чувствовал никакой тревоги. Хотя в течение шести недель у меня, словно у подопытного животного в лаборатории условных рефлексов, вырабатывались рефлексы, назначение часа полета уже не вызывало во мне ни озабоченности, ни нетерпения; «звонок» утратил свою эффективность, и выработанные в свое время рефлексы притупились. Не расстраивайся, полетит снова Джин.

Но вот наступил вечер среды, и никто не подходит ко мне с обычным: «Между прочим, Билл, что-то случилось, и…» На всякий случай я лягу спать пораньше — полет назначен на пять

тридцать утра. С кровати в узкой комнате офицерского дома мне был виден таинственно выступавший из темноты большой белый холодильник. Осталось только семь часов, но до сих пор никто не объявил мне об отмене полета.

Может быть, «Скайрокет» в темном ангаре фирмы Дуглас ждет наконец меня?

* * *

Дребезжащий звонок будильника прервал мой спокойный, глубокий сон. В комнате было темно. Утренний холодок обжег мне руку, когда я протянул ее, чтобы остановить звонок. Но что это? С тем же ожиданием чего-то неотвратимого, с которым я, бывало, просыпался перед очередным боевым вылетом в палатке на островах Тихого океана, я вспомнил, что в это утро мне предстоит лететь на «Скайрокете». Как безрассудно оставлять теплую, уютную постель и холодным, мрачным утром забираться в совершенно новый, зловещий самолет. Оставить все это, чтобы пойти навстречу страху. Пять тридцать. Боевой вылет объявлен. Миллер, наверное, уже на аэродроме. Когда страх охватывает человека рано утром, справиться с ним особенно трудно. Война началась на рассвете, разразившись как гром среди ясного неба далеко-далеко от вражеской страны. Как грубо нарушила она наш безмятежный сон! Никто не сказал мне, что боевой вылет отменяется. Холодный свет электрической лампочки вырвал из мрака зеркало, и я увидел в нем свое лицо. Ну что, храбрец? Ты сам напросился на это. Посмотрим же, на что ты способен.

За закрытыми дверями мирно спали гражданские летчики-испытатели и технический персонал. Подмораживало. На посыпанной гравием улице ни одного огонька — вся база погружена в глубокий сон. Я шел к ангару, и энтузиазм, приглушенный непрерывными отсрочками, возродился во мне. На помощь ему пришел инстинкт — во что бы то ни стало остаться в живых!

Силуэт ангара фирмы Дуглас отчетливо вырисовывался на ярко-голубом фоне восточной части пустыни, но над головой на темном небе все еще сияли бесчисленные звезды. А на западе пустыни звезды сгрудились вместе, словно пугливые звери в лесу, уверенные, что за ними никто не наблюдает.

Перед ангаром я увидел больше автомашин, чем обычно, но внутри было темно, словно глубокой ночью, и неоновые лампы отсвечивали холодным голубым светом. В углу стоял кофейный автомат, из которого в бумажный стаканчик можно было налить

обжигающий черный напиток. Кофе обычно помогал избавиться от утренней слабости и неуверенности. До полета я ограничусь кофе, а утренний завтрак последует позже, если испытание пройдет удачно.

Инженеры и техники собрались в кабинете Кардера, освещенном неоновыми лампами. Еще не совсем проснувшись и поеживаясь от утреннего холода, они сидели на холодных металлических стульях с дымящимся кофе в руках.

— И все это из-за тебя! — шутливо приветствовал меня Осборн, когда я переступил порог кабинета.

Томми Бриггс лениво подхватил:

— А ну, посмотрите ему в глаза. Что вы сделали с ними, Бридж, промыли ртутно-хромовым раствором?

— Черт побери, как же им не быть красными, если я не спал ни одной минуты!

И разговор продолжался в таком же шутливом тоне. Нам нужно было убить пятнадцать минут, прежде чем двинуться к «Скайрокету». На столе собралась гора бумажных стаканчиков из-под кофе. Мы пили один стакан горького черного напитка за другим. В кабинете холодно, все раздражены, но словно по обязанности пытаются показать, что у них прекрасное настроение.

Пора облачаться в летное снаряжение. Я был поражен, когда в противоположной стороне ангара, где находился мой шкафчик, рядом с Алом Кардером заметил Хоскинсона. Он был начальником отдела летных испытаний фирмы Дуглас, и сегодня я впервые увидел его на базе. Присутствие Хоскинсона придавало особенную солидность собравшейся в это утро компании. Он и Кардер наблюдали за тем, как я надевал летное снаряжение, но продолжали беседовать, используя редкие минуты свободного времени для деловых разговоров.

Кое-как я забрался в комбинезон. Большой защитный летный шлем был холоден, как внутренняя сторона дверцы холодильника. Я проверил кислородную маску на утечку и осмотрел парашют. Все было в порядке. Затем просмотрел пачку летных бланков, закрепленных на наколенном планшете, — и там все было в порядке. Куда же девать оставшееся время?

Ожидая вызова Кардера, я уселся за шкафами в пустой комнате аэродинамиков и стал читать какую-то газету. Посредине комнаты без окон стояла электрическая печка, тщетно пытавшаяся согреть помещение. Я закутался в свою морскую меховую куртку и съежился на неудобном металлическом стуле. Из соседней комнаты через открытую дверь глухо доносились голоса Соренсона, Бриггса и Кардера.

— Вы готовы? — спросил Кардер, появившись в дверях. И движение началось. Люди с трудом отрывались от разбросанных кое-где по ангару электрических печек и выходили на улицу, где все ярче разгорался холодный рассвет пустыни.

Кардер посмотрел на часы:

— Солнце взойдет через тридцать минут.

Мы направились к радиоавтомобилю, а остальные — к своим автомашинам. Вслед за нами приготовились ехать наши шефы — Хоскинсон и Берт Фоулдс, а в нашей машине на заднем сиденье уселся Джин Мей. Повидимому, начальство заинтересовалось полетом, и я испытывал острое чувство неловкости. Куда проще было бы совершить первый полет без свидетелей. Почему так получается, что летчику не дано страдать без зрителей? Рядом с ним всегда оказывается нянюшка, или второй пилот, или аудитория, для которой нужно разыгрывать комедию. Только создателям нового — ученым — дана привилегия уединения: труженики-одиночки, они наедине с собой начинают и заканчивают свои открытия.

Мы начали пятнадцатиминутный путь по взлетной полосе. Розовая полоска на краю темно-голубого неба постепенно расширялась. Радиоавтомобиль остановился у небольшого аэродромного здания военно-воздушных сил, и дежурный офицер получил разрешение на полет.

Видимо, я выпил слишком много черного кофе, где-то в глубине желудка притаилась боль, а сердце билось быстрее обычного, и я слышал собственное дыхание. Любопытная вещь — казалось, душа моя могла отделиться от тела и словно со стороны наблюдать за странными реакциями, возникающими как будто независимо от разума. В это утро разум мой был крайне напряжен, но был не в состоянии управлять моими чувствами. Никто не разговаривал. Кардер отдавал распоряжения в микрофон. Мы приближались к «Скайрокету», и мимо нас проносилось мрачное в предрассветных сумерках озеро.

Вот и самолет! В полутора километрах от нас на высохшем глинистом дне гордо возвышался «Скайрокет», как большая белая бомба. Созданный руками людей, он стоял один, чуждый всему окружающему. Вблизи не было ни ангаров, ни других построек. Резко выделяясь на фоне плоского дна озера и далеких гор, самолет словно приготовился к прыжку. В это утро «Скайрокет» внушал мне не меньший ужас, чем операционный стол и электрический стул, и хотя я не в первый раз видел его на рассвете перед полетом, душа моя наполнилась каким-то болезненным очарованием. Я словно впервые увидел «Скайрокет» и не мог отвести глаз от самолета, с каждой секундой

выраставшего впереди.

Я смутно слышал, что кто-то обращается ко мне, но не мог оторвать глаз от самолета. С желудком по-прежнему творилось что-то неприятное. Чудовищным усилием воли я заставил себя обрести обычное спокойствие и хладнокровие. Не нужно смотреть на самолет. Легче всего в таких случаях отвлекают незамысловатые шуточки. Бриггс и Осборн помогли мне, начав непринужденный разговор.

Кардер остановил машину в двадцати метрах от самолета. Механики, укрывшиеся от пронизывающего ветра за автомашинами, неохотно вышли навстречу. Мак-Немар, прищурясь, посмотрел в нашу сторону, поднялся на ноги и поспешил к нам.

Кардер опустил боковое стекло, и в машину ворвался холодный воздух.

— К полету все готово? — спросил он Мак-Немара.

Старший механик всунул голову в машину. На мгновение он остановил взгляд на мне, кивнул и сказал: «Доброе утро», — а затем ответил Кардеру:

— Так точно, самолет будет готов к полету, как только Ильтнер выберется из кабины.

В это время голова инспектора Ильтнера то поднималась, то опускалась в кабине, когда он, подсвечивая электрическим фонариком, проверял оборудование.

Пришел мой черед. Я неловко подобрал снаряжение, Бриггс помог мне надеть парашют. Со дна озера холод полз вверх по ногам, а ветер дул в затылок с такой силой, что я себя чувствовал, как под струей ледяной воды. Кардер стоял рядом со мной.

— Вы не хотите перед полетом побеседовать с Джином?

— Нет.

В этот момент моим единственным желанием было забраться в самолет и укрыться там от ветра. Механики вышли из-за машин и приветствовали меня коротким «Доброе утро». На востоке, над горами, небо играло желтыми и оранжевыми красками. Наступал день. Теперь солнце начнет быстро взбираться по неровной кромке восточной цепи гор.

— У нас все в порядке, — объявил Мак-Немар, предоставляя «Скайрокет» в наше распоряжение.

Один из механиков пошутил:

— Он весь к вашим услугам!

Я привычно — ведь сколько пришлось это проделывать во время подготовки — поднялся по стремянке в кабину и тут неожиданно почувствовал себя гораздо увереннее. Ветер больше не валил меня с ног, а обычные предполетные приготовления

успокоили мои нервы. Я включился в кислородную систему и открыл кран, укрепил ремнем наколенный планшет, отрегулировал привязные ремни на груди и принялся за предполетный осмотр. Кардер ждал, стоя на ветру, а механики ждали сигнала, чтобы включить аэродромное питание. Я еще раз проверил исправность кислородной системы. Хорошо! Шлем плотно сидел на голове, прилегая к вискам. Все переключатели были в нужном положении… Как легко находит рука все тумблеры! Казалось, я знаю этот самолет лучше всех, на которых мне когда-либо приходилось летать. К тумблерам и кнопкам я привык уже больше, чем к приборам на самолете DC-3, на котором я летал два года без передышки. Я смеялся над самим собой: еще бы мне не знать их! Ведь я практиковался два месяца, так что в этом нет ничего особенного. Мой неожиданный смех, наверное, напугал работавших внизу механиков. Должно быть, они подумали, что я не выдержал напряжения. Я снова засмеялся, а Кардер, вероятно, залпом проглотил весь оставшийся у него в флаконе запас аспирина.

Он закричал мне снизу:

— Вы готовы для вызова сопровождающего самолета-наблюдателя?

Я кивнул головой, и Кардер пошел к своей автомашине. Он вертел в руках микрофон.

В мои наушники прорвался трескучий голос диспетчера — он говорил с аэродромной вышки, находившейся в двенадцати километрах от меня, на другом конце озера. По распоряжению Кардера диспетчер вызвал сопровождающий самолет.

— Самолет номер 120 военно-воздушных сил, вам разрешается вырулить на взлетную полосу.

Сегодня наблюдателем летит полковник Эверест — главный летчик-испытатель военно-воздушных сил. Диспетчер разрешил ему взлетать. Прошло две секунды. Над озером появился F-86. Он с ревом пронесся в десяти метрах над моей головой и затем ушел горкой. Игривое приветствие Эвереста вибрацией шлема передалось на мои виски. Он сообщил по радио:

— О'кэй, Джин, жду, когда ты будешь готов.

Послышался раздраженный голос Кардера:

— Сегодня летит Бриджмэн. Ведь вам же говорили об этом вчера.

— О, новая звезда, — раздался разочарованный голос сопровождающего. — Дайте знать, когда будете готовы.

Я был готов как никогда. Сделав рукой круг, я подал знак, и механики включили аэродромное питание. Послышался протестующий стон двигателя, и он заработал. Теперь некуда

отступать. Через минуту я испытаю то, к чему готовился в течение трех месяцев. Приборы показывали, что двигатель работает нормально. Хотя голова и плечи мои не были защищены от ветра, я уже не ощущал холода, а ладони даже повлажнели.

Хорошо. Теперь можно закрывать фонарь. Я подал знак, и Ильтнер с двумя механиками мгновенно оказались на стремянках. Втроем они закрыли фонарь над моей головой. Теперь, когда он закрылся, я мог выбраться из кабины в полете единственным путем — потянуть за рычаг у ног и отделить таким образом всю носовую часть самолета. Закрывая фонарь, Ильтнер первым пожелал мне удачи, хотя и не слишком твердым голосом.

— Благополучного полета! — донеслось до меня сквозь шум двигателя. — Только, тьфу-тьфу, доставьте самолет обратно… Ведь он дает нам семь долларов ежедневно!

Доставьте самолет обратно! Внизу механики бросились по сторонам искать укрытия за грузовиками и легковыми автомашинами. «Скайрокет» и я предоставлены самим себе.

* * *

Ну что ж, начнем. Довожу обороты двигателя до максимума, то есть до 12 000 в минуту. Самолет слегка вибрирует. Температура газов за турбиной 543 °С, зеленая стрелка топливного манометра колеблется возле одной атмосферы, давление масла немногим более трех. Температура подшипника № 1-32 °С; № 2 — 84°; № 3-100°. Проверяю давление в гидросистеме, сигнальные пожарные лампочки и генератор. Все исправно!

За небольшим прозрачным щитком у правой ноги находится рычаг аварийного сброса кабины — на случай, если придется покинуть самолет. Когда щиток открывается, загорается красная лампочка. Это значит, что, потянув за рычаг, можно надеяться на благополучное отделение. Я протягиваю руку книзу и открываю щиток — красная лампочка горит. Так, пороховые заряды на месте. Это устройство не относится к успокоительным средствам, но я слишком занят, чтобы сейчас задумываться над этим. Главный переключатель стартовых ракет находится в положении «Выключено». Показания всех термометров в пределах нормы. Настало время действовать!

Самолет плавно выруливает. Теперь я в его власти. Обращаюсь к сопровождающему на F-86:

— Начинаю рулить!

Мой голос прозвучал излишне громко, хотя я старался

говорить нормально. Каждый нерв напряжен. Всем своим существом я пытаюсь уловить малейшее изменение в шуме, в равновесии, в вибрации, боюсь пропустить момент включения какой-либо одной из сигнальных лампочек, которые автоматически загорятся на приборной доске, если вспыхнет пожар или откажет какой-либо агрегат.

Итак, началось. Надейся на удачу — она необходима. В этом полете у непредвиденного больше преимуществ, чем у меня, и я жду, что же произойдет. Позади уже более полутора километров взлетной дорожки, а скорость самолета еще не достигла ста шестидесяти километров в час. 100, 110, наконец, — 160! Зажигаю две первые стартовые ракеты. Секунда — толчок в спину, еще толчок, когда зажигаются остальные ракеты. По дну озера с громовым шумом несется самолет со скоростью 250 километров в час. Настало время отделить носовое колесо от земли… Но самолет не отрывается. Беру ручку управления больше на себя, еще, еще… Самолет достиг почти опасного угла наклона, по меньшей мере 18 градусов. Вот, наконец, он отделяется от земли, вгрызаясь в воздух, и низко проходит над пустыней. Теперь надо избавиться от стартовых ракет; место, где это следует сделать, будет под самолетом через секунду. Не глядя вниз, я левой рукой дотрагиваюсь до небольшого металлического тумблера сброса стартовых ракет. Сигнальная лампочка гаснет — использованные ракеты сброшены. Ставлю главный переключатель стартовых ракет в положение «Выключено».



Рис. 3. Взлет «Скайрокета» с помощью стартовых ракет

В наушниках раздается голос Эвереста:

— Кажется, все в порядке, четыре ракеты сброшены.

Эта часть полета прошла благополучно, непредвиденное все

еще не случилось. Но я готов к нему. Не выпускаю аэродрома из поля зрения. Через боковое остекление обзор плохой, и мне не видны концы крыла, которые отнесены далеко назад. Я ориентируюсь по длинному белому носу самолета, решительно рассекающему воздух. Делаю небольшой разворот и, выравнивая самолет, пробую набирать высоту. Скорость набора — 400 километров в час. Да, это не F-80! Набираю высоту на одном турбореактивном двигателе без стартовых ракет. Чувствуется, что самолету не хватает тяги, а в управлении он тяжел, словно большой грузовик. Да, в руки мне попало что-то новое. И все же то, чего я ожидал и к чему готовился в течение восьми недель, не случается. Это даже раздражает немного: любой дурак может пилотировать машину, которая ведет себя прилично. Шесть тысяч метров, и ничего не произошло! Самолет забрался на эту высоту, как любой другой, без всяких тревожных сигналов. Я отдыхаю, опираясь на парашют. Но отдых непродолжителен. Еще предстоит провести некоторые испытания. Установившийся полет на заданной скорости потребует большого внимания — он должен быть строго горизонтальным и прямолинейным при постоянной скорости. Спокойно, Билл, спокойно! Не уходи далеко от аэродрома, оставляй его лучше в середине горизонтальной площадки, нежели в конце, так как аэродром должен быть под рукой в случае вынужденной посадки.

Нос самолета послушно направляется в сторону аэродрома, я начинаю площадку. Выдерживаю режим полета! Чувствую, как мимо проносится воздух. Воздух подобен реке: он никогда не бывает спокоен, и, как на реке, в нем всегда скрываются волны и вихри, каким бы тихим он ни казался. В воздухе, в полете чувствуются волны. Чтобы выдерживать прямолинейный полет, необходимо постоянно делать поправки. Когда высотомер показывает тенденцию в одну сторону, действия летчика должны направляться в противоположную. Теперь, когда я прохожу над озером, часть топлива израсходована, и самолет становится легче. При меньшей нагрузке он летит резвее, и озеро быстро остается позади. Так, Билл, наблюдай за температурой и давлением масла; помни, что, улетая от широкого, спасительного дна озера, ты ставишь себя в невыгодное положение. Топлива достаточно, чтобы совершить обратный полет. Когда я выполняю вторую площадку над озером, самолет снова ведет себя нормально — он выполняет послушно все, что я приказываю ему. И все-таки я жду момента, когда он начнет упрямиться. Остается еще одна площадка. Определяю, на сколько хватит оставшегося запаса топлива. Две площадки из трех вполне устраивают меня — в баке осталось только 435 литров топлива.

— Хочу перевести самолет на закритические углы атаки.

В ответ немедленно раздается предостерегающий голос Кардера:

— Надеюсь, вы имеете в виду только приближение к критическому углу атаки?

— Да, да — приближение к критическому углу атаки. — Обращаясь к сопровождающему летчику-наблюдателю, говорю: — Я собираюсь уменьшить скорость и проверить, как он будет вести себя.

Кардер снова задает вопрос:

— Сколько осталось топлива?

— Триста восемьдесят литров.

Как только самолет попадет в бафтинг, я буду считать, что задание выполнено. Выпустить закрылки и шасси. Самолет будет реагировать на это, как и при посадке, но здесь в моем распоряжении запас высоты, так что в случае неприятности я успею исправить положение. Но уж если ошибешься на посадке — сыграешь в ящик. Указатель скорости показывает 320, 300… Когда же этот самолет начинает трястись? Никаких признаков бафтинга. При такой близости к срывному режиму самолет F-80 уже трясся бы, как пневматический молоток. Теперь скорость равна 290. Нос самолета слегка вибрирует, а затем машину начинает плавно покачивать из стороны в сторону. Кажется, что качаешься в гамаке. Что это такое, черт возьми? Какая ненормальность в конструкции может вызвать такую несуразную реакцию? Я ничего не могу поделать, и теперь самолет управляет мною, спокойно покачиваясь из стороны в сторону, из стороны в сторону… Ни один самолет, на котором мне приходилось летать, не реагировал так. Раскачивание усиливается. Собираюсь обратиться к сопровождающему меня летчику и чувствую, что у меня пересохло в горле… Но раньше чем я успел вымолвить слово, ко мне донесся голос Эвереста:

— Мне кажется, что вы чрезмерно рискуете.

— Сейчас прекращаю и иду на посадку.

Быстро увеличиваю тягу двигателя, и покачивание затухает. Но зачем прекращать? Ведь это дьявольски интересно!

Пожалуй, мы со «Скайрокетом» подружимся, хотя управление этим самолетом вызывает чувства, совсем не похожие на те, которые я испытывал, летая на других самолетах. «Скайрокегу» приданы размеры истребителя, но управляется он скорее, как транспортный. На самом деле это ни транспортный самолет, ни истребитель — он результат скрещивания. На его основе разовьется новая порода самолета, которая воплотит в себе все лучшие характеристики «Скайрокета» и открытия, выпавшие на

его долю, отбросив все остальное, как шелуху.

Задание выполнено — осталось только сесть, а непредвиденное так и не случилось.

— Эй, Джин, готов идти на посадку? — спрашивает по радио Эверест, обращаясь ко мне.

— Да, идем.

На земле Кардер, приникнув к микрофону, облегченно вздыхает:

— Ну и парни…

Эверест смеется, а Кардер спрашивает меня:

— Сколько осталось топлива, Билл?

— Двести двадцать.

— Лучше возвращайтесь.

С вышки управления полетами перебивают наш разговор, не дожидаясь запроса, — оттуда тоже внимательно следят за полетом:

— Самолет ВМС номер 973, вам разрешается посадка на дно озера с использованием посадочной полосы фирмы Дуглас «восток — запад», посадка на запад. Ветер западный, 24 километра в час.

Сейчас солнце позади, горы слева. Теперь остается только совершить посадку. Я знаю, что зрители на земле затаили дыхание.

Делаю заход на посадку. Она должна быть выполнена хорошо, Бриджмэн. Выдерживай скорость немного больше той, на которой самолет раскачивается. Мысль о покачивании над землей заставляет меня поморщиться. Но покачивание все равно начинается, едва я выпускаю закрылки. Я ничего не могу поделать, и самолет покачивается из стороны в сторону на небольшой высоте над дном высохшего озера, несясь со скоростью 400 километров в час. Мускулы напряжены до предела. Немного увеличиваю давление на ручку управления. Не сильно! Самолет чувствителен. Спокойно. Убрать тягу двигателя. Руки работают как-то независимо от меня. Плавно выравниваю. И все же самолет продолжает покачиваться, быстро приближаясь к земле. Откуда у него такая скорость? Он все еще летит на скорости… сколько там? 320 километров в час. Я плавно беру ручку управления на себя, и вдруг покачивание прекращается. Но у меня получилось высокое выравнивание.

— Вы на высоте трех метров, Билл.

Замечание Эвереста пришло прежде, чем я исправил ошибку, и меня раздражает его подсказка.

И точно по инструкции элероны становятся малоэффективными при посадке. Бог мой, подумать только, с

какой быстротой он несется! Вот и земля! Мягко, как перышко, «Скайрокет» касается земли, а ведь скорость, с которой он пробегает по посадочной полосе, в два раза больше скорости F-80. Тормози, Билл, тормози.

Эверест одобряет посадку:

— Бьюсь об заклад, вы пожелаете, чтобы все посадки были такими же, как эта.

Да, это, вероятно, лучшая посадка из всех, какие я когда-либо совершал.

Бешеная скорость пробега самолета по серому глинистому дну озера погашена, он останавливается. Вдали клубится пыль — ко мне мчатся автомашины.

* * *

Мне показалось, что в кабине стало очень жарко. Теперь, когда полет окончился, я вдруг понял, что защитный шлем тисками сжимал мне голову, а кислородная маска прищемила кожу на лице. Как можно скорей надо освободиться от этого. Я открыл фонарь, снял маску и стал вдыхать чистый воздух пустыни с такой жадностью, с какой истомившийся от жажды странник пьет холодную, свежую воду.

Теперь, когда все было кончено, меня охватила дрожь. Я тяжело привалился к парашюту. То непредвиденное, к чему я так готовился, не произошло. Тело мое обмякло. Все кончилось! Я радовался, что в эту минуту вблизи не было никого, кто мог бы наблюдать за мной. Только шум дымящегося подо мной «Скайрокета» нарушал тишину окружавшей меня пустыни — мы дышали вместе. Подогретый утренним солнцем бриз высушил пот на моем лице. На всем пространстве пустыни, которое я только мог окинуть взглядом, царил безмятежный покой, необыкновенно сочетавшийся с глубоко дремлющим внутри каждого человека чувством блаженства, которое трудно выразить словами.

Только семь тридцать утра, а мой рабочий день уже окончен. Мне хотелось посидеть одному здесь, в кабине «Скайрокета», но автомашины уже окружили меня.

Ильтнер первым выскочил из автомашины. Он нес приставную лестницу. За ним показался Бриггс, и ко мне стали долетать отрывки фраз: «Поздравляю… прекрасный полет…» Мак-Немар выкрикивал распоряжения механикам. В трех метрах от самолета Ал Кардер ждал, когда Бриггс поднимется по стремянке, чтобы снять с меня шлем и снаряжение. Когда я готовился покинуть самолет, послышалось восклицание Ильтнера:

— Итак, вы доставили наши семь долларов в день.

Я пытался сделать вид, что полет нисколько не повлиял на меня. Возможно, зрители ничего не заметят. Но стремянка задрожала под моими ногами, и это выдало меня.

— Хороший полет, Билл, — сказал Кардер. В его голосе слышалось скорее облегчение, чем похвала.

На заднем сиденье радиоавтомобиля сидели Хоскинсон и Фоулдс. Они ждали Кардера, Бриггса и меня.

— Ну что, каково ваше мнение о машине? — спросил Хоскинсон, человек крупного телосложения с тяжелой гривой черных волос.

— Он немного пугает меня, — ответил я и тут же добавил: — Но не слишком…

Хоскинсон подался вперед:

— Послушайте, когда он перестанет пугать вас, он будет не нужен. — От Хоскинсона зависело, какую сумму денег я получу за испытание «Скайрокета». — Думаю, что вы справитесь с этим делом, Бриджмэн.

Кончилось… Наступил долгожданный день, и все кончилось. Там, на дорожке, стоял притихший и безвредный «Скайрокет», а я снова ступал по твердой земле и уже мечтал о завтраке. Когда мы пересекали озеро, никому не хотелось разговаривать. Солнце светило нам в глаза. Фоулдс, казалось, уснул.

Последний взгляд на самолет. В конечном итоге, это было состязание, в котором мы были равны. У машины нашлись свои слабые места, и, используя их, я укротил ее. Это была честная встреча.

Глава XIII

Кардер сказал: «О'кэй!» — и «Скайрокет» был передан мне для дальнейших испытаний.

— Следующий полет на той неделе. Раньше вряд ли удастся.

Если ведущий инженер и был доволен тем, что я посадил самолет невредимым, то он не показывал этого. Придется сделать немало полетов, прежде чем он поверит в нового летчика-испытателя. Кардер спешил с испытаниями — аэродинамики с нетерпением ждали точной информации о полетах на больших скоростях, чтобы конструировать все более скоростные военные самолеты.

— Конец недели вы проведете, вероятно, в городе? Неплохо, если бы вы зашли к Хоскинсону и все выяснили относительно договора.

До сих пор о деньгах не говорили. В понедельник я заеду к Хоскинсону и точно узнаю, сколько мне заплатят за эту работу. Хотя ведущий инженер без особого восторга передал мне самолет, у меня было отличное настроение. Знаменательный день первого полета остался позади, и теперь я не сомневался, что справлюсь со «Скайрокетом». Наконец-то у ребят в Хермосе будет повод попировать. Первый полет оказался легким, последующие будут труднее, но в это утро я заглядывал вперед не дальше следующей недели. Осталось еще семь долгих дней.

Впервые за несколько месяцев я наслаждался каждой минутой на пляже в Хермосе. Празднование в честь моего первого полета на «Скайрокете» длилось три ночи и два дня. Начавшись в моей тесной хижине, переполненной моими друзьями, завсегдатаями пляжа, часть которых расположилась на песке около моего жилища, празднование перекинулось в портовый кабачок Франка и Андрэ Дэвиса, а затем в ресторан Билла и Бетси Бойд. Украшением нашего общества были очаровательные девушки. Ровный золотисто-коричневый загар покрывал их крепкие, пышущие здоровьем тела, а волосы и глаза сияли солнечным блеском. Чувствовалось, что они все лето провели на пляже, плавая и катаясь на доске. В субботу и воскресенье не было тумана, удивительно ярко для поздней осени светило солнце, но переливавшаяся в солнечных лучах вода была уже прохладная. И пустыня, и предстоящие испытания вылетели у меня из головы.

В понедельник утром я направился к Хоскинсону, чтобы поговорить о своем договоре. Его кабинет поразил меня роскошью обстановки, особенно по сравнению со скромными

кабинетами на аэродромах и заводах фирмы Дуглас. Это была просторная комната с окнами вдоль всей стены. Над кожаным диваном висели вставленные в дорогие рамы фотографии самолетов фирмы Дуглас.

— Итак, Билл, вот договор, — сказал Хоскинсон, вручая мне бумаги, и оживленно добавил: — Вот все, что осталось в кубышке, — 12000 долларов. Берете их?

Год работы летчика-испытателя оценивался дешевле двух вечерних выступлений исполнителя модных песенок в Лас-Вегас. Моя работа стоила дороже, и начальник отдела летных испытаний отлично знал об этом. Но он знал, что я соглашусь подписать и такой договор, потому что хочу летать на «Скайрокете».

— Конечно, Билл, помимо этого вы будете получать и обычное жалование.

Я подписал договор.

Когда я стал наконец официальным летчиком-испытателем экспериментального самолета «Скайрокет», темпы выполнения исследовательской программы отнюдь не замедлились. Составляя летные задания, Кардер следил, чтобы в первую очередь проводились менее сложные испытания, но все же мне не дали сначала хорошенько освоить машину. Когда самолет находился в воздухе, его использовали только для получения драгоценных сведений в точном соответствии с программой испытаний. Эта программа была изложена в генеральном плане испытаний, переплетенном в брошюру под заглавием «Исследования больших скоростей на самолете D-558-II «Скайрокет». Полеты на нем обходились очень дорого.

Один полет продолжался только тридцать летных минут, но он стоил сказочно-огромного количества человеко-часов, затраченных на земле. Такая колоссальная стоимость летного времени экспериментальной машины — редкость даже в испытательном деле. В опытном самолете, предназначенном для серийного производства, достаточно места для топлива, поэтому при его испытании не приходится учитывать каждую минуту полета, неистово торопиться и нести фантастические расходы. Но в сложнейшем «Скайрокете» все обстоит иначе. Двенадцать километров проводки испытательной аппаратуры, турбореактивный двигатель, жидкостно-реактивный и его два огромных полуторатонных бака, втиснутых в обтекаемый фюзеляж самолета, наконец, тонкое, как бритва, крыло — все это не оставляет места для большого количества топлива, необходимого для работы турбореактивного двигателя. В «Скайрокете» помещалось топливо только для

тридцатиминутного полета. Самолет не предназначался для дальних перелетов и доставки полезного груза. Он был сконструирован для кратковременных исследований высоких скоростей. Используя свой ТРД для набора высоты, при одновременной работе всех четырех камер ЖРД он с быстротой молнии увеличивал скорость до звуковой. Затем ракетное топливо кончалось, и самолету приходилось немедленно возвращаться на базу с тем небольшим количеством топлива, которое еще оставалось для работы ТРД.

А после возвращения из полета самолет целую неделю приводили в порядок и снова готовили самописцы. Ракетный двигатель приковывал внимание целой бригады механиков, если даже он не использовался в полете, а турбореактивный двигатель разбирали на части после каждого полета и затем собирали вновь.

Так как полезного времени в полете для получения результатов испытания было очень немного, инженеры старались избежать непредвиденных обстоятельств, которые могли бы сорвать успешное проведение исследований. С этой целью для каждого полета они разрабатывали три задания: если одно из них окажется невыполнимым, у летчика будет наготове запасной вариант.

Мои первые пять полетов без использования тяги ЖРД были посвящены испытанию устойчивости самолета на малых скоростях, изучению его характеристик на критических углах атаки, эффективности управления и энергичному выводу из срывов, а также наблюдению над бафтингом. Для учебы не было времени, и я учился, работая. Нередко я вспоминал слова Берта Фоулдса, сказанные прошлым летом: «Никто из нас не знает много о сверхзвуковых полетах, а поэтому засучивай рукава и как следует берись за дело». Да, я засучил рукава и взялся за дело. Знания, которые я почерпнул в книгах, давали свои результаты. Но настоящие знания приобретались в реальных полетах — пять минут в воздухе на экспериментальном самолете были равноценны десяти часам учебы на земле. Постепенно я начинал понимать, как много нерешенных сложных задач ждет своего исследования с помощью ракетного самолета.

Прежде всего я старался эффективнее и быстрее выполнять отдельные пункты задания, чтобы получать как можно больше данных в каждом дорогостоящем полете.

Бесплодно затраченное время на протяжении скудных тридцати минут полета фиксировалось на пленке, регистрирующей каждое мое движение между взлетом и посадкой, и это смущало, беспокоило меня. Мне казалось, что

вместе с киноаппаратом в тесную кабину самолета набивались все инженеры. Получать для них исследовательские данные, не теряя ни секунды времени, стало для меня делом чести.

После пяти полетов я наконец выработал систему, которая позволяла мне использовать полетное время так, чтобы каждую секунду получать ценные данные.

Я заметил, что слишком много времени затрачивалось на переход от одного элемента испытания к другому. Это и приводило к бесполезному расходу топлива. Тщательно изучая пленку после очередного испытания, я в каждом следующем полете действовал все быстрее и быстрее. Чтобы уплотнить время, я заранее подсчитывал, какая тяга нужна для достижения самолетом заданной скорости. В полете я экономил время, заранее устанавливая рычаг управления двигателем в положение, необходимое для выполнения очередного пункта задания, которое было записано на листке прикрепленного к моему колену планшета.

Чтобы до отказа заполнить время между отдельными элементами полетного задания, приходилось основательно изучать общий план испытаний. Тогда становилось ясно, какие области исследований должны быть охвачены. Иногда нельзя было выполнить ни один из трех вариантов задания на определенной для этого высоте из-за неожиданных турбулентных потоков воздуха или появления облаков. Я придумывал свои варианты взамен заданий, разработанных инженерами. Представление о всей программе испытаний позволяло мне немедленно переключаться с одного задания на другое, заранее приготовленное мной и требующее другой высоты полета. Таким образом, кое-какие результаты я все же получал и полеты не проходили впустую.

Получать хоть незначительные новые данные, автоматически фиксируемые самописцами, стало для меня законом. Эта игра целиком поглощала меня и требовала изрядной подготовки. Неделю за неделей изучал я общий план испытаний, зато всегда отлично знал, какие исследования придется провести в будущем, какими данными будут заполнены растущие горы конвертов и технических отчетов. Я тщательно продумывал каждое задание на полет, находя ему место в общем плане, что облегчало мне выполнение дополнительных пунктов испытания. Наградой за эти труды были разнообразные данные, получаемые во время полетов.

Перед очередным полетом я садился в тесную кабину «Скайрокета» и повторял все движения, которые мне предстояло проделать во время испытания. И всякий раз я старался ускорить

выполнение задания: «Раз, два, три… Слишком много времени. Попробуй еще раз… Вот так лучше».

Это помогало. Конструкторы бесперебойно получали сведения о сверхзвуковых скоростях, но хотя испытания проходили все спокойнее, проблема управления самим самолетом еще не была решена.

«Скайрокет» был одним из двух существовавших тогда в мире сверхзвуковых самолетов. Его предшественник, самолет Х-1, опередил «Скайрокет» в преодолении звукового барьера на каких-нибудь шесть месяцев. Но конструкция «Скайрокета» была совершенно новой. Это был исследовательский инструмент, предназначенный для получения высоких показателей. В огромной небесной лаборатории над Мохавской пустыней на нем предстояло экспериментировать в области больших скоростей. Поэтому характеристикам устойчивости и управляемости отводилось второстепенное место, и если поведение самолета не было нормальным, то этому не придавалось особого значения, пока он давал необходимые сведения и не терпел аварий. По образцу «Скайрокета» никогда не будут строить боевые истребители, он не нуждается в вооружении. При этих условиях так ли уж важно, что он покачивается на малой скорости? Никто не собирался прекращать программу испытаний, чтобы переделывать и доводить самолет, как это сделали бы с любым опытным боевым истребителем, заказанным военным ведомством. Приходилось летать на «Скайрокете», учитывая его недостатки. Если поведение самолета в том или ином испытательном полете мешало мне добиваться выполнения задания, то я лишь видоизменял технику пилотирования, обходя нежелательную характеристику, чтобы завершить испытание.

Это был совершенно новый подход к испытаниям. При обычных испытаниях военных самолетов, вроде тех, какими занимается летно-испытательный центр ВВС, характеристики устойчивости должны точно соответствовать установленным стандартам. А характеристики «Скайрокета» отступали от этих стандартов. Управляемостью и простотой пилотирования пожертвовали ради достижения огромных скоростей. Перед исследователем устойчивости «Скайрокета» было широкое поле деятельности! Какой-то сладкий ужас наполнял мою душу, когда я думал о тех неожиданностях, которые готовит самолет своему испытателю по мере достижения по программе испытаний все больших значений числа М.

До сих пор наибольшая скорость, которой достиг «Скайрокет» с помощью ракетного двигателя, немногим превышала скорость звука и равнялась числу М = 1,05. Его снова опередил наш

соперник, самолет X-1, показав максимальную скорость M = 1,4. Самолет X-1 сохранял весь запас ракетного топлива для скоростной площадки на большой высоте благодаря тому, что запускался в воздухе с самолета-носителя. Самолет поднимался до нужной высоты самолетом-носителем B-29, а затем его сбрасывали для совершения кратковременного полета на максимальной скорости. Такое использование жидкостно-реактивного двигателя гораздо безопаснее. Чем выше от земли, тем лучше, тем безопаснее.

Став моим, «Скайрокет» безраздельно завладел всем моим временем. В промежутках между еженедельными полетами с использованием только турбореактивного двигателя я заучивал наизусть бесконечное количество сведений, которые мог бы добыть в полете в промежутки между выполнением отдельных пунктов задания. Я честно проводил в кабине самолета по полчаса в день, репетируя предстоящий полет и отрабатывая свои запасные задания на случай неудачи с тремя запланированными вариантами. Голова у меня была переполнена заботами о том, как лучше выполнить очередное задание, но все же в ней оставалось место и для неотвязных дум о самосохранении и возвращении невредимым дорогостоящего самолета.

Думал я и о возможных непредвиденных обстоятельствах, искал выходы из гибельных положений. И здесь необходимы запасные варианты! Снова и снова вспоминал я боевые уроки, полученные у Миллера: «Всегда имей наготове ответ, и тебе удастся привезти назад свою башку невредимой». Особые случаи одинаково возможны и на войне и при испытании. Не дай застигнуть себя врасплох!

Во время обеда, за стаканчиком виски, в разговоре с друзьями думы о непредвиденных случаях не оставляли меня. Прервав себя среди оживленного спора, я начинал про себя повторять последовательность действий, как старательный школьник — таблицу умножения. Для каждого случая я придумывал три — четыре варианта действий. Казалось, в голове моей не хватит места ни для чего, кроме всевозможных запасных вариантов. А сколько важных графиков и диаграмм нужно было держать в голове! Запасные варианты запоминались легче — ведь они были следствием логического развития мысли. Все действия, словно звенья одной цепи, были связаны друг с другом. Иное дело — графики. Эти обособленные цифры и линии трудно запечатлеть в памяти. Я мог только надеяться, что вспомню ту или иную цифру, когда в ней появится необходимость.

Пожар в полете! Следует ли в этом случае аварийно слить топливо, рискуя, что оно попадет на огонь, или оставить эту

легковоспламеняющуюся дрянь в баках?

Какие вопросы могли встать передо мной между вторым и третьим пунктами задания, когда я буду снижаться с 9700 метров до 9000 метров? Какие запасные варианты приготовил я для 7000 метров? В какое положение следует поставить рычаг управления двигателем, чтобы получить тягу, необходимую для выполнения четвертого пункта задания? Так много надо помнить, так много рассчитать…

Только закончив полет, я позволял себе ослабить напряжение и на некоторое время забывал стреловидный самолет, заполнивший теперь всю мою жизнь.

Так продолжалось пять первых недель, пять первых полетов.

При испытаниях на устойчивость на малых скоростях аварии не произошло, и работа сопровождающего летчика-телохранителя не скрашивалась никакими событиями. Ему нетрудно было поспевать за «Скайрокетом», летавшим только на турбореактивном двигателе со скоростью 290–950 километров в час. Со временем я привык к самолету и стал управлять им более уверенно. Его необычные летные характеристики уже не казались мне странными, и его реакция стала частью моей собственной. И хотя подчас самолет начинал вдруг роптать и мороз подирал меня по коже, мы становились друзьями.

Самые неприятные минуты в «Скайрокете» я пережил, когда во время испытаний оказался далеко от озера, в районе Тахатчапи. Если бы мне пришлось совершить вынужденную посадку, я не успел бы добраться до спасительного дна озера. Обычная взлетно-посадочная полоса для «Скайрокета» коротка, так как самолет на большой скорости проходит препятствие на границе аэродрома «впритирку», а посадочная дистанция пожирает почти пять километров. В этом одна из основных отрицательных особенностей самолета. Вынужденная посадка в пустыне была бы немыслима.

Вскоре я почувствовал такую уверенность в самолете, что начал вносить свои предложения в задания полета, составляемые инженерами. Сначала это были мелкие предложения. Мои советы воспринимались не без удивления, но, прочитав задание четвертого полета, я с удовольствием заметил, что некоторые из предложенных мною изменений приняты.

Кардера, видимо, поразило нахальство новоиспеченного испытателя.

— Я вижу, вы уже изменили парочку пунктов. Ну что ж, летчик знает о самолете больше, чем кто-либо другой. Но смотрите, не ошибитесь.

Если мои поправки дадут положительные результаты, Кардер

будет доволен. Зато уж если я ошибусь, в следующий раз нелегко будет внести свои изменения.

К взлету с помощью ЖРД приступили только через шесть недель после первого полета, когда Кардер убедился, что я изучил самолет. Ведущий инженер привык решать большие задачи постепенно. В своей программе испытаний он обошелся без ненужной поспешности. Пока он руководит испытаниями, никаких происшествий не будет.

И только после пятого полета (я тогда взлетел с помощью стартовых ракет), когда мы в машине возвращались к ангару по дну высохшего озера, Кардер впервые заговорил о том, что в следующем полете можно будет использовать жидкостно-реактивный двигатель.

— Думаю, пришло время двигать программу вперед, Билл. В следующем полете запустим ЖРД.

Давно уже не прокатывалась по мне старая волна беспокойства. Я подумал о сложной системе ракетного двигателя, которая так легко взрывалась. Опять меня ждет что-то новое. А я только-только успел после пяти успешных полетов почувствовать себя как дома в тесной кабине «Скайрокета».

— Работа ЗКРД на высокоскоростной площадке поможет нам получить некоторые сведения о бафтинге в околозвуковой области при M = 0,95.

О, речь идет уже об околозвуковой скорости! Это, пожалуй, своего рода признание моей пригодности — ведь Кардер очень осторожный человек.

— После двух околозвуковых полетов для определения границы бафтинга на этой стороне мы заглянем по другую сторону, в сверхзвуковую область. Подготовка самолета к взлету на ЖРД займет, вероятно, неделю или дней десять. Этого времени вполне хватит и для вашей подготовки.

Взлет с использованием ЖРД требовал участия не менее тридцати высококвалифицированных специалистов, каждый из которых отвечал за одну небольшую операцию. Эти люди отлично знали свое дело. От них требовалось главным образом точно рассчитать время и добиться синхронизации отдельных действий. Для высокоскоростного горизонтального полета на большой высоте необходима тяга ракетного двигателя. Для его питания было добавлено две тонны топлива. Это перегружало самолет на взлете, и, чтобы помочь слабому турбореактивному двигателю справиться с огромным дополнительным грузом, приходилось включать две камеры ЖРД из четырех. Как только самолет отрывается от земли, ЖРД выключают, так как топливо нужно сохранить для важного высотного испытания. Остаток пути на

высоту самолет совершал на тяге турбореактивного двигателя. Если две камеры ЖРД откажут на взлете, то оставленный без их помощи турбореактивный двигатель не сможет удержать самолет в воздухе. Он упадет на дно озера с баками, полными легковоспламеняющегося топлива, и взорвется, образовав яму величиной в половину городского квартала.

Каждый день до полета я с секундомером в руках забирался в кабину самолета. Повторяя все движения, необходимые при сложном ракетном взлете, я проверял по секундомеру, успевал ли я проделать все операции в отведенные на это десять секунд. После получасовой тренировки мне удавалось за девять секунд включить все тумблеры и заметить показания всех приборов. Если то же самое у меня не выйдет в утро полета, тщательно подготовленный полет будет отменен, а десять дней подготовки пойдут насмарку за какие-нибудь десять секунд.

Я дотронулся ногой до рычага аварийного отделения кабины. Уже давно не приходилось мне думать о том, что случится, если придется потянуть за этот рычаг. До сих пор «Скайрокет» вел себя прилично. Тревожные мысли о предстоящем полете отнюдь не исчезали, когда я бросал недоверчивые взгляды на металлический рычаг, зловеще поблескивавший под прозрачным щитком. Пожалуй, я скорее рискну продолжить полет на «Скайрокете», если с ним произойдет серьезная неприятность. Когда я воображал, как я падаю с высоты семи тысяч метров в неуправляемой капсуле и, может быть, теряю сознание, еще не достигнув высоты, на которой можно выброситься из нее с парашютом, мне становилось не по себе. Никто еще не испробовал этого спасательного устройства, никто не мог сказать, насколько оно надежно.

За день до полета Кардер сказал мне:

— Билл, завтра сопровождающим летит Игер.

Игер — гордость военно-воздушных сил — собирался лететь моим сопровождающим на самолете-наблюдателе. Это было в его манере — время от времени проверять, что затевают парни из морской авиации. С тех пор как Джин прекратил испытания, Игер не проявлял к нам особого интереса, но теперь его привлек ракетный полет.

Меня успокоило, что сопровождающим будет Игер, — не приходилось сомневаться в его способности быть ангелом-хранителем. Очередная легенда об Игере, ходившая по базе, повествовала о том, как он спас беднягу летчика, когда тот оказался без кислородного питания. Наблюдая за его неуверенным полетом на высоте семи тысяч метров, Игер понял, что летчик попал в беду.

Это случилось, когда на небольшом опытном самолете проводились высотные испытания на устойчивость на малой скорости. Как обычно, Игер летел рядом с вверенным его надзору самолетом. Оба самолета шли с умеренной скоростью. Вдруг экспериментальный самолет стал странно покачиваться, вместо того чтобы строго выдерживать прямую и горизонтальный режим полета, как это требовалось полетным заданием. Игер приподнялся в кабине, чтобы лучше видеть. Голова летчика-испытателя безжизненно качалась из стороны в сторону. Встревоженный, Игер обратился к нему по радио, но в ответ услышал какое-то бессмысленное бормотание. Тогда он снова обратился к нему:

— Эй, приятель, как ты себя чувствуешь?

Ответа не было. Опять вопрос, и снова нет ответа. Игер пришел к выводу, что летчик остался без кислорода, а следовательно, через одну — две минуты совсем потеряет сознание. Отчаянно пытаясь довести до потухающего сознания летчика свой совет, Игер настойчиво повторял по радио:

— Проверь индикатор подачи кислорода, полностью открой аварийный кран.

Летчик бессвязно, раздраженно ответил:

— Не беспокойся… я должен закончить эту площадку.

Но самолет шел неустойчиво, совершая какие-то неожиданные зигзаги, и Игер, теперь всерьез обеспокоенный, снова настойчиво потребовал, чтобы летчик быстрее проверил подачу кислорода. Но подопечный летчик, придя в воинственное состояние из-за нехватки кислорода, грубо ответил:

— Заткнись, дай закончить площадку!

Катастрофа неотвратимо приближалась, а Игер напрасно пытался убедить попавшего в беду товарища, что необходимо спуститься ниже, где кислорода достаточно для нормального дыхания. Но летчик не поддавался никаким уговорам, и обе машины уходили все дальше от высохшего дна озера, где можно было совершить аварийную посадку.

Игер в последний раз попробовал воздействовать на теряющего сознание летчика — он стал просить, чтобы летчик помог ему самому, Игеру.

— Не приступай к следующему пункту задания. У меня что-то случилось. Двигатель не работает даже на чрезвычайном режиме, глохнет… Иду на посадку на дно озера. Следуй за мной.

Игер вырвался вперед и с разворотом пошел на снижение. Но летчик не реагировал. Тогда Игер бешено закричал в микрофон:

— Эй, увлекшийся молодой ученый, немедленно следуй за мной, вниз!

Это подействовало. Крик о помощи пробился сквозь пелену, окутавшую сознание летчика-испытателя, и он послушно пошел вниз за своим сопровождающим.

На безопасной высоте в три с половиной тысячи метров Игер стал делать круги, и летчик, которого он должен был сопровождать, безропотно следовал за ним. Игер продолжал разговор о том о сем, пока не заметил, что голос летчика-испытателя окреп и снова стал звучать нормально.

— Как ты себя чувствуешь?

— Мне лучше, а что случилось?

Летчик был поражен, узнав, что он только что избежал смертельной опасности. Когда оба самолета приземлились с почти пустыми баками, летчик-испытатель выяснил, почему на большой высоте отказало кислородное оборудование, — кислородный шланг отсоединился и болтался в кабине. Не будь Игера, этот летчик не вернулся бы из полета.

* * *

Меня разбудил вой сирены. Налет?… Пяти послевоенных лет словно не бывало. Впрочем, это продолжалось не больше минуты: я вспомнил, где нахожусь. Непрерывный свист — это не тревожный рев сирены в Тихом океане. Он означает, что «Скайрокет» заправляют топливом для полета на жидкостно-реактивном двигателе. Каждый мой нерв остро отозвался на этот пронзительный свист — куда острее, чем когда-то на прерывистый звук сирены, нарушавший тишину островов Тихого океана. Там сирена предупреждала об опасности, грозившей нескольким тысячам людей, а не одному человеку. Да и опасность грозила на большом пространстве, так что можно было надеяться на благополучный исход. А свист над пустыней относился только ко мне.

Ал Кардер уже распоряжался в холодном, продуваемом сквозняками ангаре фирмы Дуглас. Он лично наблюдал за ходом заправки. Механики в неуклюжих белых комбинезонах с капюшонами осторожно передвигались вокруг самолета. Немудрено, что Кардер нервничает. Сегодня самолету угрожала реальная опасность: прокол пневматика колеса на взлете, отказ ракетного двигателя, ошибка летчика да и бесконечное множество других непредвиденных причин, притаившись, ждали своего времени. Периодически Кардер узнавал о направлении ветра. Если оно неожиданно изменится, полет будет отменен в последнюю минуту. Но заправка самолета топливом началась, о

чем свидетельствовал раздававшийся в моей комнате свист. Значит, вероятнее всего, полет состоится.

После пяти полетов у меня выработалось доверие к «Скайрокету», но завоеванная с таким трудом уверенность сразу рассеялась, как только я подумал о ракетном двигателе. Как ни велика и капризна энергия этого двигателя, я должен обуздать ее и использовать в сегодняшнем полете. Взбудораженные нервы требовали, чтобы я начал двигаться, действовать, но я сдерживал себя, чувствуя, что это было бы неразумной тратой сил. Мне было не до сна, а до полета оставалось еще три долгих часа.

С детских лет я всегда спал глубоким здоровым сном. И в ту памятную ночь в Перл-Харборе я крепко спал на голых деревянных досках. В это утро я не мог уснуть… Должно быть, сказывался возраст, или свист был слишком громким? В ту ночь в Перл-Харборе мне шел двадцать четвертый год, а теперь уже тридцать три. Эти десять лет заполнены полетами, непредвиденными случаями. Снова, как всегда, я потянулся за чем-то новым, и теперь, несмотря на щемящий душу страх, мне оставалось только идти по тому пути, который я сам себе выбрал.

Я выключил звонок будильника — сейчас он больше не нужен. Я проснулся и ждал, когда нужно будет вставать и идти на аэродром.

В это утро все были как-то особенно напряжены. Каждую операцию я видел с такой четкостью, словно впервые присутствовал при подготовке к полету. А ведь я уже не один раз поднимался с постели холодным, сумеречным утром и следовал за мрачной, неторопливой процессией через широкое дно высохшего озера, чтобы присутствовать при ракетных полетах Джина Мея. С нескрываемо тревожными лицами люди работали вокруг испускающего пар самолета: обслуживали белые от инея шланги, наполняли баки легковоспламеняющимся топливом. Каждый из двенадцати человек энергично, тщательно выполнял свою часть подготовки к полету, чтобы из-за него не отказал тот или иной механизм и чтобы не был отменен полет. Они искали неисправности и в то же время надеялись, что их не окажется.

Подготовка к полету шла в бешеном темпе. Ни для регулировки, ни для осуществления предложений, возникающих в последнюю минуту, не было времени. Все действовали быстро и продуманно, забыв о болтовне и перекурах. В таких напряженных условиях трудно ко всему подходить спокойно, но каждый член бригады механиков был специалистом своего дела и отлично выполнял его. Мне бы хотелось знать свое дело так же хорошо.

Автомобиль с радиоустановкой прибыл на место. «Скайрокет» с протянутыми по сторонам шлангами, огромный трейлер,

красная пожарная машина и санитарный автомобиль, сновавшие вокруг самолета люди в необычных костюмах из пластмассы, вырывающиеся со свистом газы, — словом, мучительно тяжелая атмосфера автомобильной катастрофы. Я вышел из автомашины и, застегивая на ходу пряжки подвесной системы парашюта, направился к самолету. Бриггс помог мне справиться с защитным шлемом и кислородным снаряжением, и я по стремянке взобрался в «Скайрокет».

В кабине я перетасовал летные бланки и оставил сверху карточку с надписью: «Взлет с помощью жидкостно-реактивного двигателя». Свой план полета я положил на пол кабины. Это была подробная схема траектории полета: взлет, затем горизонтальный полет с помощью ракетного двигателя, посадка. Вдоль траектории полета я нанес пометки, напоминающие о необходимости проверять скорость набора высоты, показания расходомера и термометров, включение и выключение тумблера управления испытательной аппаратурой на соответствующих высотах и в соответствующих положениях. Это была своего рода шпаргалка. Я не мог рисковать, надеясь, что запомню все детали полета.

С этой минуты от каждого движения зависело многое. Приготовления заканчивались, и заключенный в «Скайрокете» колоссальный запас энергии искал выхода. Находясь на земле, самолет испускает свою энергию в виде клубов пара. При любом другом полете момент взлета можно отложить, что-либо переделать по требованию летчика, еще и еще раз убедиться, что все в порядке. Но здесь все иначе — оттягивать взлет не позволяют четыре камеры ЖРД, рвущиеся в полет, и все приходится делать быстро, не мешкая.

Я бегло осмотрел кабину и, так как дул холодный ветер, подал команду закрыть фонарь. Кардер знаками спросил меня, готов ли я для вызова сопровождающего самолета. Я утвердительно кивнул. Сопровождающий самолет взлетел, а я подал знак подключить аэродромное питание и запустил ТРД, который негромко завыл, как пила, разгрызающая толстое бревно. Низко над озером в нашу сторону летел сопровождающий самолет. Игер! F-86 проделал над нами замедленную бочку, а затем такой же медленный грациозный иммельман.

— О'кэй, зажигай свою горелку и взлетай, — проник в мои наушники спокойный, медлительный южновиргинский говор. Какой резкий контраст с напряжением и спешкой около «Скайрокета»! Но острота Игера неприятно задела меня. Теперь события будут развертываться с калейдоскопической быстротой.

По радио я обратился к механикам:

— Готовы ли создать давление?

Суетившиеся люди, исчезнувшие из поля моего зрения, после того как я сел в кабину, снова появились сбоку от самолета. Почему они не отвечают? Я повторил:

— Готовы ли создать давление?

Молчание, и наконец:

— Есть создать давление…

Команда повторялась по цепочке: «Есть создать давление… Есть создать давление… Есть создать давление». Суета усилилась, и все больше фигур появлялось и исчезало в смотровой щели на уровне моего плеча.

— О'кэй… Создаю давление. — Я со щелчком поставил кран в нужное положение, и сжатые до сих пор газы ринулись с быстротой молнии в топливные баки. Кардер запросил показания приборов. Стрелки на трех манометрах показывали 30, 60, 450.

Я готов к заливке двигателя. Спрашиваю:

— Можно приступить к заливке?

— Приступайте…

Наступил самый ответственный момент. Теперь я смогу проверить, достаточно хорошо ли знакома мне инструкция. В моем распоряжении десять секунд.

— Заливаю!

Теперь нельзя думать ни о чем, кроме движений, которые я должен стремительно проделать. Одновременно с включением тумблера заливки двигателя я пустил секундомер, прикрепленный к наколенному планшету. Это был порядок действий, в выполнении которого я тренировался десять дней подряд. В моем распоряжении ровно десять секунд. За это время я должен залить систему ракетного двигателя, перевести турбореактивный двигатель с малых оборотов на полные, проверить показания всех термометров и манометров. Всего десять секунд! Затем нужно сделать шестидесятисекундную разбежку по взлетной дорожке и зажечь две камеры ЖРД.

Пора действовать! Поднимаю большие пальцы обеих рук вверх и в стороны: «Убрать колодки!» — две головы исчезают под брюхом самолета: механики извлекают оттуда тормозные колодки. Быстро, Билл! Доведи реактивный двигатель до необходимой температуры, дай полные обороты. Проверь давление топлива, температуру масла и его давление. Какая безумная гонка!

— Да ты полетишь на самолете или взорвешь его, сынок? — донесся недовольный голос Игера. Ему приходилось кружить над нами, расходуя топливо.

Осталось пять секунд. Живее, иначе не уложишься во время. Надо проверить три подшипника двигателя. Включаю тумблеры и

проверяю. О'кэй. Внимательно наблюдаю за изменениями температуры ТРД. Если приборы покажут отклонение от нормы, полет придется отложить. Взлететь можно и на одном ЖРД, но возвратиться — только с помощью ТРД. Показания всех приборов в пределах нормы. Три секунды. Я запросил разрешение на заливку системы ЖРД. Не забыл ли я чего-либо? Черт побери, а вдруг я что-нибудь забыл? Кажется, заливка идет хорошо. Десять секунд истекли. Я отпустил тормоза.

* * *

Но «Скайрокет» не рванулся вперед, увлекаемый бешеной тягой. Самолет с дополнительным грузом ракетного топлива, неуклюже прихрамывая, двигается по взлетной дорожке медленнее, чем когда-либо раньше. Какой резкий переход от неистовой спешки при подготовке к полету! Механики бегут рядом с самолетом, обгоняют его и садятся в автомашины. Сверхскоростной «Скайрокет» остается позади своих механиков.

Пятьдесят пять секунд до включения маленького ракетного тумблера… Секунды идут за секундами, турбореактивный двигатель набирает мощность и тягу. Продвигаясь по дорожке и ожидая, когда стрелка секундомера подойдет к семидесяти, снова проверяю показания приборов. Прекрасно! Все стрелки манометров ЖРД в пределах зеленых секторов шкал. Теперь самолет движется со скоростью сто пятьдесят километров в час, а стрелка секундомера показывает шестьдесят… шестьдесят пять… наконец, семьдесят секунд!

Включаю первый маленький металлический тумблер, похожий на выключатель в гостиной… безобидный щелчок! Дополнительные семьсот килограммов тяги с силой бросают меня на спинку сиденья. Самолет с мощным ревом делает бешеный бросок вперед, дно озера стремительно проносится мимо. В мгновение ока скорость увеличивается почти вдвое, и я невольно съеживаюсь.

На приборной доске стрелки приборов качаются из стороны в сторону, а зеленая сигнальная лампочка камеры ЖРД номер один зловеще мерцает. Чувствительные приборы отзываются на толчки, как мое тело. А я не успеваю реагировать на все изменения — увеличение тяги застигло меня врасплох. Впрочем, я быстро прихожу в себя. Выдержит ли неожиданный мощный удар капризная система жидкостно-реактивного двигателя? Все стрелки манометров опускаются. Система выдержала. Я вздрагиваю, услышав голос Игера:

— Номер один работает, Билл.

Включаю камеру номер два. Протягиваю руку к тумблеру. Включаются еще семьсот килограммов тяги. Снова сильнейший удар в спину. Стрелки прыгают по всей приборной доске, зажигается вторая зеленая лампочка. Я держу за хвост тигра! Самолет ожил и рвется в воздух. Все приборы так чувствительны, что стоит только дотронуться до ручки, как самолет взмоет ввысь. Мощные двигатели наготове — достаточно кончиками пальцев прикоснуться к ручке управления и чуть-чуть, на какие-нибудь три сантиметра, потянуть ее на себя.

Прежде чем взять ручку на себя, я еще раз бросаю взгляды на показания приборов ТРД. Если, взлетев с помощью ЖРД, я потом обнаружу, что ТРД не работает, то закончить полет нормально едва ли удастся. Триста километров в час. Коричневато-серое дно озера стремительно уносится назад, а впереди, в конце долины, с каждой секундой вырастают горы. Узкий, копьевидный нос самолета вонзается в воздух.

Плавно беру ручку на себя, мгновение — и самолет в воздухе. Быстро убираю шасси. За несколько секунд самолет набирает скорость. Уже четыреста восемьдесят километров в час. Сожжена значительная часть ракетного топлива. Теперь «Скайрокет» спокойно и уверенно набирает высоту со скоростью шестьсот пятьдесят километров в час. Этого достаточно. Тратить ракетное топливо больше нельзя. Теперь надо продолжать полет только на турбореактивном двигателе.

Я выключаю две ракетные камеры, и «Скайрокет» лишается сразу половины тяги. От резкого уменьшения скорости меня швыряет вперед, и я чувствую, насколько тяжелее становится управлять самолетом. Стараюсь продолжать набор высоты, и «Скайрокет» под тяжестью нагрузки качается, словно перегруженный самолет В-24, который мы с молитвой поднимали в воздух со взлетных дорожек на островах Тихого океана, отправляясь в очередной боевой вылет. Лучше всего не удаляться от спасительного аэродрома и набирать высоту по крутой спирали. Но с такой нагрузкой это невозможно. Я могу лететь только по прямой, далеко за пределы озера, и только затем можно будет плавно развернуться и продолжить набор высоты. Просматриваю план полета. Сейчас, на этом участке подъема, надо включить испытательную аппаратуру. Киноаппарат не может снимать непрерывно — на самолете слишком мало места, чтобы брать с собой большой запас пленки. Тумблер испытательной аппаратуры включается лишь в тот момент, когда надо зафиксировать определенный участок профиля полета, а затем его следует немедленно выключить. Я опасаюсь, что могу забыть

о включении испытательной аппаратуры в нужное время и тогда часть полета пройдет впустую. В моем плане полета помечены скорости и высоты, на которых положено включать испытательную аппаратуру. В плане также указано, когда проверять давление в системе ЖРД и количество топлива, оставшегося для работы реактивного двигателя. Озеро подо мной ускользает все дальше, и я думаю о возможных неприятностях. Если слишком долго продолжать подъем, то выгорит топливо реактивного двигателя, и после выполнения скоростной площадки у меня не останется топлива, чтобы вернуться домой. Кроме того, если я слишком долго буду набирать высоту, давление в системе ЖРД может упасть, и тогда не удастся зажечь камеры, когда я доберусь до нужной высоты. А если давление не удержится при запуске в воздухе? Случись любая из этих неприятностей — и мне придется аварийно слить тонны ракетного топлива, чтобы попытаться совершить продолжительный планирующий полет назад, к аэродрому. А если не удастся аварийно слить топливо? Что тогда делать, — неизвестно.

— Где вы находитесь, Билл? — раздается в наушниках голос. Это Кардер. Что ему нужно? Я занят.

— Восемь тысяч двести метров, — отвечаю ему.

Прошла минута и опять:

— Где вы теперь?

Да замолчите же, черт возьми! Я оставляю вопрос без ответа.

Мне необходимо подняться как можно выше. Затаив дыхание, пробиваюсь вверх, и кривая подъема уводит самолет все дальше и дальше от дома.

— Ну-ну, спокойнее, — шутливо выговаривает мне Игер. Сквозь узкую полоску остекления вижу, что сопровождающий самолет пристроился ко мне вплотную. А я и забыл о «мистере-сверхзвуковике». Солнце светит мне прямо в глаза. Я не могу как следует разглядеть Игера, хотя он так близко, что с ним можно было бы обменяться рукопожатием. Кошу глазами в его сторону, пытаясь лучше рассмотреть его.

После яркого солнца я какое-то мгновение ничего не вижу в затемненной кабине. Но вот глаза опять приспособились к нормальному свету. 8200 метров. Проверяю топливо ТРД. Все как будто в порядке. Давление держится. Скорость снижена до 330 километров в час. Включаю испытательную аппаратуру. Опять солнце слепит глаза, и становится трудно разбирать показания приборов.

Я вздрогнул — на лицо мне неожиданно упала тень, заслонившая кабину от яркого света. Игер вышел вперед и выше

меня, слегка накренил свой самолет и крылом заслонил солнце.

— Так лучше, сынок?

— Еще бы! — Я не нахожу слов. Да, рассказы об искусстве капитана не преувеличены. — Будьте любезны, почешите мне спину другим концом крыла.

Он продолжает лететь все так же. Ну и тип! Он сделал то, что задумал, и выбрал для этого неудачное время, но его превосходная шутка смягчает напряжение, и я смеюсь. Да, это парень что надо! Он продолжает затенять мою кабину, пока я не отворачиваю в сторону. Мучительно медленно и тяжело, со скоростью 320 километров в час, я достигаю высоты 9000 метров. Пока машина с трудом карабкается вверх по кривой траектории, давление держится. Самолет послушен. Игер незаметно проскальзывает подо мной и вплотную пристраивается к моему крылу, а затем проходит надо мной. Он проверяет, все ли в порядке.

— Какое давление в третьей системе?[19] — спрашивает Кардер.

— 105 атмосфер.

— Прекращайте набор высоты, пока давление в системе еще достаточное.

— Есть! Я на высоте 9500 метров, повышаю давление.

— Хорошо.

— Давление поднялось и держится устойчиво.

Пора. Сообщаю на землю:

— Приступаю к заливке.

Внизу на земле Джордж Мабри, новый помощник Кардера, включает свой секундомер одновременно со мной. До запуска всех четырех камер ЖРД для полета на большой скорости осталось шестьдесят секунд. Игер говорит мне:

— Кажется, заливка проходит хорошо.

Доносится голос Мабри:

— Тридцать секунд. — И, как я и договорился с ним, напоминает мне: — Включите тумблер испытательной аппаратуры.

Снижаю обороты турбины ТРД на пятьсот оборотов в минуту, чтобы предохранить его от чрезмерной раскрутки и сдува факела пламени на большой скорости, с которой через несколько секунд понесется самолет за счет тяги ЖРД.

— Двадцать секунд. Включите тумблер испытательной аппаратуры.

— Есть включить тумблер испытательной аппаратуры!

Перевожу самолет в пологое пикирование, чтобы выжать из ТРД последние крохи мощности, прежде чем включить ЖРД. На

снижении самолет набирает скорость. Игер рядом со мной. Высота 9000 метров. Здесь мы и начнем.

— Десять секунд. — Давление держится устойчиво. Джордж начинает считать: — Девять, восемь, семь, шесть, пять, четыре, три, два… один!

Зажигаю камеру номер один. Хлопок. От взрыва самолет подпрыгивает и с фантастическим ускорением несется в разреженном холодном воздухе. Здесь, на высоте, воздух оказывает меньшее сопротивление, и самолет легко набирает скорость. Стрелка указателя скорости непрерывно движется вперед.

— Номер один работает, — сообщает Игер.

Надо дать самолету еще немного тяги. Включаю вторую камеру. Снова взрыв.

— Кажется, номер два работает нормально. — Игер теперь далеко позади от двенадцатиметровой струи пламени, оставляющего в небе сверкающий след. Он с трудом различает пламя третьей камеры. — Номер три работает. Возвращайтесь назад, и я посмотрю, как четвертая…

Четыре бушующих потока пламени мчатся за самолетом по небу. Вот оно, вознаграждение! Три с половиной тысячи килограммов тяги. Самолет очень чувствителен к малейшим отклонениям ручки управления, которую я крепко держу в руках. Надо следить, чтобы площадка была прямолинейной и горизонтальной. Я ощущаю, какая огромная мощность подчиняется движениям моих пальцев. Стрелка маметра неуклонно движется вперед: 0,65, 0,7, 0,75. Постепенно раздирающий уши шум переходит в приглушенный грохот. Да, ради этого стоило готовиться, зубрить, скучать и даже бояться. Именно этого все с такой надеждой ждали от самолета. Как это ни странно, меня охватило то самое чувство, которое я испытал утром после первого полета на «Скайрокете», когда я в одиночестве неподвижно сидел в кабине, окруженный безмолвием пустыни. Волна невыразимого счастья захлестнула все мое существо.

Теперь появляются скачки уплотнения, лобовое сопротивление увеличивается. Скорость растет медленнее. Маметр показывает 0,8, 0,85… Все ближе чувствительная зона… 0,9 — и меня резко возвращает к действительности неожиданная вибрация, нарушившая плавный полет. Но проходит мгновение, и она исчезает. Что это? Может быть, разнос турбореактивного двигателя? Но все приборы показывают нормальную работу. Нормальны и показания приборов жидкостно-реактивного двигателя. Но теперь не время для беспокойства. Стрелка

маметра показывает M = 0,95 — всего на волосок ниже скорости звука, а у меня работы по горло. Цель этого полета — измерение сил при данной скорости и определение начала бафтинга при числе M = 0,95 и тройной перегрузке. За шестьдесят секунд работы ЖРД сжег тонну топлива. Чтобы возник бафтинг, необходим энергичный разворот. Включаю тумблер испытательной аппаратуры и точно выдерживаю тройную перегрузку. Самолет попадает в режим бафтинга — сильнейшей вибрации. При желании эту пытку можно прекратить. Выключаю испытательную аппаратуру, выравниваю самолет, и бафтинг прекращается.

Приглушенный грохот позади становится прерывистым. «Поп-поп-поп» — слышится оттуда. Ракетные камеры глохнут, исчезает тяга, и меня с силой бросает вперед на привязные ремни. Стремительный полет окончен, но задание еще не исчерпано. Мне некогда анализировать свои переживания. Смотрю на свой наколенный планшет, — я так возбужден, что не могу вспомнить, в какой последовательности надо выполнять оставшиеся пункты задания. За резким разворотом следует стравить давление. Я сообщаю об этом на землю:

— Стравливаю давление.

Сливаю оставшийся в баках легкоиспаряющийся отстой топлива.

Теперь я как раз над западным краем озера, в удобном для посадки месте. А Кардер рассматривает снизу облачко, образовавшееся при сливе горючего. Словно белая простыня, тянется оно за самолетом.

— Аварийный слив топлива прошел нормально, — передает он. Запрашиваю направление ветра.

— Ветер изменил направление и теперь дует с запада.

Внизу большое широкое дно высохшего озера. Это мой дом. Я выбираю длинную посадочную полосу, протянувшуюся с востока на запад, и делаю круг, чтобы зайти на посадку с восточной стороны. Через одну — две минуты я выйду из самолета и буду свободен до следующей недели. На пляже сейчас совсем недурно.

Сопровождающий самолет нагоняет меня, и в наушниках раздается голос Игера:

— Как тебе нравятся полеты с ракетным двигателем, сынок?

— Все происходит настолько внезапно, капитан!

Игер буквально рядом, и я впервые могу рассмотреть его лицо, обрамленное защитным шлемом. Лицо у Игера широкое, как у большинства техасцев, из-под кислородной маски видны щелочки глаз — очевидно, капитан улыбается.

Итак, из сегодняшней игры я как будто выхожу победителем.

Во всяком случае я сумел управлять самолетом с ракетным двигателем. Возвращаясь на аэродром, я чувствовал себя героем.

На вышке управления полетами приняли мое сообщение Кардеру и теперь обращаются ко мне:

— Самолет ВМС 973! Случилась авария. На самолете «В» возможен пожар. Он совершит вынужденную посадку на полосу «восток — запад» минуты через две. Не можете ли вы задержаться на это время в зоне к югу от дна озера?

Мое триумфальное настроение улетучивается — в небе происходит что-то очень серьезное. Сегодня в воздухе не только я. Ребята из военно-воздушных сил проводят стандартные испытания новых реактивных истребителей, контрольно-сдаточные полеты для проверки новых двигателей и испытания на усталость военных самолетов новых конструкций. У НАКА — своя группа летчиков-испытателей, которые исследуют поведение в полете экспериментальных самолетов и изучают особенности новейших конструкций. Так что не один «Скайрокет» в воздухе.

У меня осталось тридцать галлонов топлива на три — четыре минуты полета. Я начинаю медленно планировать к югу от посадочной дорожки с такой скоростью, чтобы как можно дольше оставаться в воздухе. На этой высоте, разумно манипулируя рычагом управления двигателем, я, пожалуй, удержусь в воздухе еще четыре минуты.

Я вижу, как подо мной быстро приближается к озеру потерпевший аварию самолет. За ним тянется полоса черного дыма. Я переключаю свою рацию с частоты фирмы на частоту вышки управления полетами, и в наушники врывается разговор между сопровождающим летчиком и опытным самолетом «В».

— О… дым становится гуще, Пит, он выходит уже из ниши правого колеса… Но ты еще высоко. Может быть, оставишь самолет?

— Выпускаю шасси. — Это голос Пита Эвереста. Летчик не принимает совета своего сопровождающего — он собирается совершить посадку.

Сопровождающий проверяет шасси и предупреждает:

— Носового колеса не видно.

— Убираю шасси.

— Шасси убрано, приятель. Ты собираешься садиться?

— Да. На брюхо!

Летчик сопровождающего самолета вызывает диспетчера:

— Предупредите пожарных, что через шестьдесят секунд самолет совершит посадку на аэродроме на брюхо.

Оба самолета молнией проносятся подо мной. Дымящийся самолет выравнивается над самым дном озера и садится.

Вспарывая землю, он оставляет длинный след пыли и дыма. Три пожарные машины, которые ждали меня, съезжаются к потерпевшему аварию самолету. Но какая великолепная посадка! Чувствуется рука опытного профессионала. Надеюсь, когда-нибудь и я смогу посадить аварийный самолет так же удачно.

Но пора подумать и о себе. Надо идти на посадку — топлива в баке осталось всего на один небольшой круг.

Игер тоже связан недостатком топлива.

— Чак, после этого разворота мне придется идти на посадку.

— Мне тоже. Сейчас я проверю твое шасси и будем садиться. Держись левой стороны.

Свободным строем грациозный белый экспериментальный самолет и его тупоносый хранитель одновременно касаются земли.

Глава XIV

В программе испытаний «Скайрокета» одной из важнейших фаз было определение границ бафтинга. Аэродинамикам предстояло нанести их на график. Было две границы бафтинга: одна — в дозвуковой области, другая — в сверхзвуковой. Между этими границами находились явления, которые нужно было исследовать.

Мой предшественник Джин Мей установил, что в горизонтальном полете при перегрузке, равной единице, то есть когда подъемная сила самолета равна его весу, на скорости, соответствующей числу M = 0,9, появляется незначительный бафтинг. Эта величина и стала первой точкой на графике. Готовясь осенью к первому полету на ЖРД, я как-то выпустил из виду, что тряска на «Скайрокете» возникает при M = 0,9. Кратковременная тряска во время этого первого полета была для меня неожиданной и доставила мне неприятности. Правда, она исчезла так же быстро, как и появилась. Зато и причину ее появления я не успел установить и одну за другой перебрал десятки самых невероятных причин, которые, как мне казалось, могли вызвать это явление. Только после полета я узнал, что при числе M = 0,9 «Скайрокет» всегда попадал в режим бафтинга. Но когда скорость полета достигала звуковой, бафтинг исчезал. В то время как обычный серийный самолет при такой скорости мог бы разрушиться в воздухе, «Скайрокет» вел себя совершенно нормально — он был специально сконструирован для такой скорости и выдерживал ее почти без протестов. Если не принимать во внимание «валежку»[20] на левое крыло и увеличение лобового сопротивления, самолет легко преодолевал звуковой барьер.

Я должен был установить, при какой перегрузке самолет начинает подвергаться бафтингу. Чем больше перегрузка в дозвуковой области, тем скорей наступает бафтинг. В результате моей работы был вычерчен четкий график. Кривая вела от M = 0,9 при однократной перегрузке до M = 0,6 при четырехкратной перегрузке. Так было получено графическое изображение области бафтинга в зоне дозвуковых скоростей.

Джин Мей после нескольких полетов со сверхзвуковой скоростью доказал, что при прохождении околозвуковой области с определенной перегрузкой самолет подвергается бафтингу. Это явление продолжалось по мере увеличения скорости до тех пор, пока самолет не попадал в сверхзвуковую область, где он как бы укрывался от бафтинга в ничейной зоне. Моя задача состояла в

том, чтобы с помощью «Скайрокета» точно определить границы этой ничейной зоны и нанести их на график петлей, как говорят аэродинамики.

Полеты Джина Мея уже позволили нанести две — три точки по обе стороны большой петли. На мою долю выпала задача определить положение промежуточных точек и тем самым проверить теории аэродинамиков, основанные на опытах в аэродинамической трубе. За последние два месяца данные испытаний в аэродинамической трубе довольно близко подходили к данным, добытым нами во время полетов в дозвуковой области.

Теперь мне предстояло заглянуть в сверхзвуковую область. В январе 1950 года инженеры разработали задание, выполняя которое я должен был в горизонтальном полете при однократной перегрузке преодолеть M = 1. Этот полет дал бы возможность нанести начальную точку кривой, обозначающей границы бафтинга в сверхзвуковой области, где петля сужается. Предполагалось, что по мере увеличения перегрузки петля будет расширяться.

Если бы мне предложили совершить такой полет год назад, на заводском аэродроме Эль-Сегундо, где я испытывал штурмовик AD на максимальной скорости около шестисот пятидесяти километров в час, я бы встревожился. Но полгода усердных занятий, постоянные беседы с Джином Меем, который был одним из немногих в мире, летавших на скоростях выше M = 1, и, наконец, самостоятельные полеты на «Скайрокете» — все пробудило во мне только острое любопытство. «Скайрокет» уже не один раз проникал в сверхзвуковую область вполне благополучно, и у меня не было основания сомневаться, что и теперь все обойдется без неприятностей. Я знал, чего можно ожидать от «Скайрокета». Джин Мей уже проложил дорогу, и на ней осталось немного рытвин и ухабов.

Звуковой барьер, преодоление которого четыре года назад стоило жизни английскому летчику-испытателю Джеффри Де Хэвиленду (он потерпел катастрофу на самолете DH-108, когда достиг скорости звука или вплотную приблизился к ней), теперь был почти преодолен самолетами X-1 и «Скайрокет». Конструкторы придали этим самолетам такую форму, которая позволяла легко проходить через стену сжимаемости воздуха. Как острый нос корабля, двигаясь вперед под водой, разрезает головную волну и заставляет ее расходиться под углом по обе стороны корабля, так и сверхзвуковой самолет при M = 1 толкает огромный скачок уплотнения, который тоже отклоняется назад, когда заостренный нос машины разрезает толщу сжатого воздуха.

Мощный скачок уплотнения вызывает значительное возрастание сопротивления, и для преодоления нагрузок, действующих на самолет, требуется огромная тяга. С тех пор как Чак Игер взял звуковой барьер, главным препятствием осталось колоссально возрастающее лобовое сопротивление. Преимуществом «Скайрокета», сконструированного по тем же принципам, что и Х-1, было его стреловидное крыло. Поэтому он не испытывал сколько-нибудь значительных трудностей при полетах на скорости М = 1. Было выяснено, что самолет ведет себя ненормально в области околозвуковых скоростей. Многочисленные учебники по аэродинамике давали следующие простые объяснения трех этапов обтекания, основанные на испытаниях крыла дозвукового профиля в аэродинамической трубе.

При движении крыла в воздухе с дозвуковыми скоростями (ниже трех четвертей скорости звука, то есть менее 800 километров в час) местные скорости потока обтекания меньше скорости звука и относительно постоянны. Пограничный слой воздуха, омывающий крыло, не нарушается и не вызывает уменьшения подъемной силы.

При обтекании крыла с околозвуковой скоростью (число М в пределах от 0,75 до 1,0) местные скорости потока обтекания могут быть меньше и больше скорости звука. Движущиеся по поверхности крыла потоки, имеющие сверхзвуковую скорость, приводят к образованию на профиле скачков уплотнения. Эти скачки отрывают пограничный слой воздуха, омывающего профиль, и вызывают уменьшение подъемной силы, а тем самым — бафтинг.

Когда же крыло попадает в сверхзвуковое обтекание, развивающийся на профиле при околозвуковой скорости скачок уплотнения оказывается сзади крыла, словно спутная струя, а носок крыла настигает головной скачок уплотнения, который образуется впереди на околозвуковой скорости.

Вооруженный знанием всех этих теорий и летных характеристик «Скайрокета», я относился к полету на скорости М = 1 всего-навсего с любопытством. Я опасался только того, что мне не удастся достигнуть числа М = 1 и что тогда будут сведены на нет две недели труда тридцати человек. Я представляя себе сверхзвуковой полет попросту так: придется снова совершить утомительный подъем на девять тысяч метров и дотащить туда две тонны топлива, не совершив при этом ошибок, то есть не забыв, например, включить тумблер испытательной аппаратуры. Итак, это очередные полчаса, требующие крайней собранности и напряженного внимания. Когда я достигну девяти

тысяч метров, за дело примется сам «Скайрокет», и мне останется только успешно преодолеть звуковой барьер, а затем в конце площадки ввести самолет в разворот для получения перегрузок.

Сопровождающим в этом полете полетит Игер — человек, который проделал все это первым. Капитан управлял самолетом не хуже всех тех летчиков, каких я когда-либо знал. Вот уже два месяца он сопровождал меня при полетах — с тех пор как Эверест взялся за испытания экспериментального самолета Х-1.

* * *

Мы на высоте 9000 метров. Начинаю заливку. Турбореактивный двигатель работает хорошо, давление в системе ЖРД держится устойчиво. От радиостанции на дне озера не отходит Джордж Мабри. Вот он начинает отсчет для включения камер ракетного двигателя. Произнеся цифру «десять», он командует: «Включите первую… включите вторую… включите третью… включите четвертую». Снова начинается скоростной полет. Как и в первый раз, меня поражает феноменальная скорость и огромная тяга двигателя. Не верится, что я один из немногих летчиков в мире, которым довелось совершать такие полеты. Стрелка маметра движется: 0,85, 0,9… Машину трясет. На скорости М = 0,95 тряска исчезает, но я так поглощен пилотированием самолета, что не замечаю, как стрелка маметра подкрадывается к единице. Как и предполагали, самолет сильно валится на левое крыло. Для устранения этого явления и выдерживания горизонтальной площадки, я изо всей силы отклоняю ручку вправо. Самолет преодолевает головной скачок уплотнения, скачут стрелки указателя скорости и высотомера. И вот я лечу быстрее звука! Но не время поздравлять себя с подвигом. Нужно делать разворот. И вдруг первая камера ракетного двигателя задыхается, глохнет и с хлопком перестает работать. За ней перестают работать и остальные три камеры. Хлоп-хлоп-хлоп — и на скорости М = 1,02 самолет словно натыкается на каменную стену. «Скайрокет» вздрагивает от резкого торможения, меня сильно бросает вперед, и только кожаные ремни, которыми я привязан к сиденью, спасают от удара о приборную доску. Все произошло так неожиданно, что только через несколько секунд я прихожу в себя. Дыхание восстанавливается, и я снова принимаюсь за управление самолетом. Быстро теряя скорость до М = 0,85, машина опять испытывает бафтинг при М = 0,9. Теперь уже не придется совершить разворот на сверхзвуковой скорости. Но такое

стремительное замедление полета заставило с новой силой почувствовать уважение к «Скайрокету» — ведь он только что достиг сверхзвуковой скорости.

Когда я разворачивался с работающим ТРД, направляясь к аэродрому, меня нагнал Игер — тот самый летчик, который три года назад, когда одно слово «сверхзвуковая» заставляло содрогаться большинство летчиков, доказал, что сверхзвуковая скорость возможна. И вот он спрашивает меня:

— Сынок, ты достиг ее?

— Да!

И он тихо протянул тоном, к которому я уже привык:

— Страшно, правда?

* * *

В последующие месяцы я стал регулярно преодолевать M = 1. На график постепенно наносилась правая граница кривой бафтинга. Она почти совпадала с кривой, которую предсказывали инженеры. Чтобы попасть в режим тряски, я быстро, еще до остановки ЖРД, когда счетчик продолжительности работы ракетного двигателя стоял на цифре 40, переводил самолет из горизонтальной площадки в криволинейный полет. «Скайрокет» оправдывал надежды инженеров. С его помощью удавалось добывать ценные данные, к тому же до сих пор у меня не было ни одного аварийного случая. Программа испытаний успешно продвигалась вперед.

Уже два года «Скайрокет» стоял один в большом ангаре фирмы Дуглас, но вот там появился новый опытный палубный истребитель A2D, предназначенный для военно-морских сил. Новый сосед «Скайрокета» по ангару представлял собой одну из модификаций старых штурмовиков фирмы Дуглас, которые я хорошо знал, но это был первый самолет, снабженный турбовинтовым двигателем и соосными винтами.[21] Оказалось, что испытывать его будет мой старый учитель, постоянный участник наших бесед за чашкой кофе в полуподвальном помещении в Эль-Сегундо, — «оракул полетов» Джордж Янсен.

Джордж поселился в «Шемроке». Он прибыл на машине, забитой книгами, и, судя по всему, подходил к испытаниям самолетов с прежним усердием и осторожностью. Он был не только энтузиастом испытательного дела, но и знатоком теоретической аэродинамики. A2D как раз подходил для Янсена — этот самолет был сложным техническим объектом. Возможно, он предвещал появление целой серии турбовинтовых

транспортных самолетов. Джордж был чертовски придирчив к мелочам, и при испытании A2D этот его особый талант должен был быть как нельзя более кстати.

Я не видел Джорджа с тех пор, как приступил к испытаниям «Скайрокета». Почти год назад он терпеливо и подробно раскрывал передо мной премудрости техники. Помню, в то время он не доверял «Скайрокету». И вот он стоит посреди большого ангара у своего маленького, неуклюжего A2D и смотрит на меня.

— Хэлло, Бриджмэн, рад тебя видеть! Как дела с «белой бомбой»?

Я тоже с удовольствием встретился с этим высоким вдумчивым парнем, моим товарищем по профессии. У него были жена и маленький сын. Джордж не любил витать в облаках и к своей профессии летчика относился очень серьезно.

— Мы понемногу двигаемся вперед, Джордж, и, представь себе, эта штука все еще не взорвалась.

— До какого числа M ты дошел?

— До M = 1,1, — небрежно ответил я. Джордж еще не летал со сверхзвуковой скоростью. В привилегированный клуб летчиков-сверхзвуковиков входили только те, кто летал на X-1 и «Скайрокете». Мне показалось неудобным говорить о достижении больших чисел M с молодым инженером-летчиком, который еще так недавно помогал мне изучать основы теории. Но приятно было чувствовать некоторое превосходство над ним. Было время, когда Джордж любил показать себя; правда, он никогда не заходил слишком далеко в этом. Помню, он охотно признавал, что не может ответить на некоторые вопросы, которые я ему задавал в процессе изучения аэродинамики.

Сейчас, подойдя ко мне, он доверительно спросил:

— Билл, неужели правда все, что говорят об этой скорости?

— Э, хватит об этом, давай о чем-нибудь другом!

Он засмеялся, но тут же опять заговорил серьезно:

— Благополучно проскочить через звуковой барьер, ого! И ни малейших затруднений?

— Никаких! — воскликнул я, но затем добавил: — Впрочем, при прохождении барьера у самолета наблюдается некоторое асимметричное обтекание…

— Нет, вы только посмотрите на него! Кроме шуток… — и Джордж сделал шаг назад: — Летчики говорят, что ты чертовски хорошо летаешь. Ей-богу! — Он показал на «Скайрокет», стоящий в конце ангара. — Подумай только, вот самолет, а вот ты! Это ведь кое о чем говорит!

Я посмотрел на машину. Да, разве это не лучшее доказательство, что мне невероятно везло и что «Скайрокет»

вовсе не такое чудовище, каким он кажется. Если подходить к этой машине осторожно, с уважением, она становится послушной. Я уже давно не вспоминал о рычаге катапультирования.

После прибытия Джорджа на базу прошло два месяца. Зима уступила место весне, и воздух был наполнен запахом шалфея и бледных диких цветов, кустики которых были разбросаны по всей пустыне. Я по-прежнему ждал непредвиденного случая — он все еще не произошел. Была пятница. Предполагался полет на бафтинг при развороте на скорости M = 1,03. Сопровождающим летел Чак Игер.

* * *

Десять тысяч метров. На скорости M = 0,85 самолет несется сквозь прозрачный воздух, приближаясь к режиму тряски. ЖРД работает, и позади остается яркий радужный след. Игер затерялся где-то далеко позади. В кабину проникает звук, напоминающий низкое шипенье гигантской паяльной лампы. ТРД, работая на оборотах больше нормальных, издает визг и оглушительный свист. И опять, хотя это уже больше не является открытием, полет происходит в таинственном трехразмерном мире этих звуков… Мир циферблатов, давлений и намерений… Двадцать три секунды остается до ввода в разворот.

Ррр-у-у… Ррр-у-у… Это сигнальная сирена. Кажется, тишину неба нарушил яростный смех гигантского лесного духа. На приборной доске ослепительно ярко, как чей-то свирепый глаз, загорелась красная сигнальная лампочка… Где-то в самолете возник пожар. Вой сирены действует на нервы, парализует.

— Эй, командир, над тобой стая истребителей!

Я онемел. Из глубины пустынного неба на меня наведено шесть отлично пристрелянных пулеметов. Они должны сбить меня. Я не в силах оторваться от красной сигнальной лампочки, как будто время не торопит меня, как будто не грозит никакая опасность. Спокойно смотрю в стволы пулеметов. Никогда не видишь пулю, которая поражает тебя. Но пока я различаю красный свет — я живу. Лениво размышляю о том, что, может быть, этот красный свет последним запечатлеется в моем сознании, так как в следующую секунду самолет может взорваться.

О, какой длинный, блаженный сон! Впрочем, он продолжался всего несколько секунд. Вот разум стряхивает с себя тяжелую вялость, исчезает пассивность.

Я снова чувствую свои руки и ноги. Преодолев преграду

страха, заработали мысли. Но решение еще не приходит. Ясно одно — это авария. Двадцать вариантов запутанных положений уже были изучены два месяца назад в тиши моей комнаты… Не время анализировать аварию. Надо твердо придерживаться заранее определенного порядка действий. Начинаю разворот к базе.

Уменьшить обороты турбореактивного двигателя, проверить температуру газов в реактивной трубе, осторожно подвигать рычагом управления двигателем. Температура масла нормальная. Я выключаю сирену, но красная лампочка продолжает светиться. Больше делать нечего. Остается только ждать, когда сгорит легковоспламеняющееся топливо. Пока это произойдет, придется ждать прямого попадания из направленных на меня пулеметов. Куда легче было бы в панике выключить ЖРД. Я ввожу самолет в пологий разворот, стараясь избежать большой перегрузки. Слева, далеко внизу, лежит уединенный Мюрок. Боже, как он далеко! Врачи, пожарные, которые сейчас не в состоянии помочь мне, — в восьми километрах подо мной. Заранее продуманный вариант действий должен быть правильным. Сейчас нельзя прислушиваться к аргументам и решениям, которые только что пришли в голову. Я должен доверять порядку действий, мной же разработанному на земле.

Еще тогда я решил, что не следует аварийно сливать топливо. Когда в машине начинается пожар, невозможно выяснить степень повреждения, и сливаемое из баков быстро испаряющееся топливо может соприкоснуться с огнем. Кроме того, машина быстрее освободится от топлива, если оно сгорит в камерах работающего ЖРД, который расходует по одной тонне в минуту.

Перед полетом я отдал Джорджу Мабри напечатанные на машинке варианты действий летчика в случае особых обстоятельств. Когда я выполню необходимые действия, я запрошу землю, и Джордж прочтет мне вариант действий. Нужно убедиться, что я ничего не упустил.

Пожар прогрызает себе путь к топливным бакам, но «Скайрокет» не дает никаких сигналов об этой опасности. Только круглая красная лампочка настойчиво горит среди циферблатов на приборной доске. Через двадцать три секунды ЖРД перестанет работать, и топливные баки опустеют.

Хорошо, что я на большой высоте, — в случае необходимости здесь легче покинуть машину. Но прежде чем выбрасываться, попытаюсь определить, насколько безнадежно положение. Когда ЖРД перестанет работать, Чак сможет догнать меня и осмотреть «Скайрокет».

Действую по второму варианту. Направляю самолет в сторону

аэродрома и продолжаю площадку. А не взорвусь ли я?… Второй вариант… Спасибо старине Миллеру — все детали заранее тщательно продуманы. Нет, меня никогда не застигнешь врасплох — ведь я до боевого вылета представил Миллеру порядок действий и запасные варианты. Если бы он нашел в моем плане недостатки, вылет не состоялся бы. Миллер сказал бы так: «Приходи, когда продумаешь все до конца».

Мне кажется, что время до остановки ЖРД тянется слишком медленно. Но вот двигатель отработал — меня бросает вперед на привязных ремнях. Я убираю рычаг управления ТРД, но красная лампочка продолжает гореть. Значит, манипуляция рычагом не влияет на пожар. В баках все еще остается топливо, но, придерживаясь заранее намеченных действий, я не буду сливать его. Настало время сообщить о пожаре на землю. Перед тем как включить микрофон и вызвать наземный экипаж, считаю вслух до десяти — надо же убедиться, что я еще в состоянии говорить.

— «Метро один», у меня признаки пожара. Лечу к озеру.

С аэродромной вышки управления полетами, работающей на нашей частоте, немедленно дают указание:

— Всем самолетам, находящимся в районе аэродрома! Не подходите к озеру Мюрок. Авария в воздухе.

Официально звучащий размеренный голос диспетчера успокаивает, мои действия включаются в общий план. Постепенно все начинает становиться на место. Затем диспетчер вызывает Кардера, находящегося у радиостанции на дне озера: «Метро один», готовы ли пожарные и санитарные машины?»

В наушниках раздается еле слышный ответ Кардера:

— Да, машины здесь, на дне озера.

Теперь раздается голос Чака:

— Если ты продолжишь левый разворот еще две секунды, я поближе подойду к тебе.

— Хорошо, Чак, и быстрее скажи, что у меня происходит.

В любую секунду самолет может взорваться, и только самолюбие мешает мне покинуть его, пока еще есть время. Если я потяну рычаг катапультирования, а самолет, прежде чем взорваться, сможет пролететь еще десять минут — те десять минут, которых вполне хватило бы, чтобы совершить посадку, — я окажусь в дураках. Самолет стоимостью в четыре миллиона долларов будет потерян только потому, что я не выждал, не определил характер повреждения.

Прошло пятнадцать секунд, и на горизонте появилось пятнышко. Чак!

Он сообщает:

— Я почти нагнал тебя. Ты будешь катапультироваться?

— Нет!

— Нет?

Я повторяю:

— Нет!

Радио молчит. Жду, пока Чак осматривает самолет.

— Похоже на то, что самолет потерял часть обтекателя реактивной трубы.

Меня не обрадовало это сообщение. Начиная снижаться по спирали, пересекаю полосу черного дыма:

— Чак, дым от меня?

— Во всяком случае не от меня, сынок!

Возможно, удастся посадить самолет, прежде чем огонь перекинется в баки. Это не верный, но единственный шанс. Все-таки это легче, чем потянуть за рычаг катапультирования.

Чак снова обращается ко мне:

— Билл, подвигай сектором газа… Посмотрим, что из этого получится. — Он спокоен. На земле нас слышит Кардер, и, я уверен, он изо всех сил старается удержаться от вопросов, оставляя нас в покое. — Вот так, Билл! Опять плавно убери сектор… Когда ты берешь его на себя, дым уменьшается. Может быть, лучше выключить ТРД?

Видимо, этот совет заставил Кардера нарушить молчание:

— Чак, вы уверены, что он сумеет дотянуть до аэродрома?

Игер отвечает:

— Отсюда он сумеет перевалить через границу аэродрома…

Я выключаю ТРД, и в кабине становится тихо. Теперь «Скайрокет» будет планировать на своем тонком стреловидном крыле. Оказывается, пожар возник в ТРД. Включаю расположенный на ТРД огнетушитель — баллон с окисью углерода.

— Что это, аварийный слив? — спрашивает Чак.

— Нет, окись углерода.

Красная сигнальная лампочка на приборной доске гаснет! Пожар пока поддается контролю.

Сообщаю эту новость Кардеру. Он спрашивает:

— Вы снова запустите ТРД?

— Нет!

— Подумать только! — не веря своим ушам, восклицает Игер. Он поражен вопросом Кардера.

С вышки управления полетами сообщают данные о ветре. Затем меня запрашивает Мабри:

— Где вы находитесь?

— Мы в пятнадцати километрах к югу от дна озера и приземлимся минуты через две, — отвечает за меня Чак.

— Билл, не проделаете ли вы на обратном пути скольжение, предусмотренное заданием на карточке номер два? — спокойно спрашивает Мабри.

Вот это здорово, будь я проклят! Я не отвечаю.

— Разворот можно начать с этого места, Билл. Наверное, на высоте ветер сильнее, чем у земли?

— Капитан, вы мешаете мне сделать расчет на посадку!

— Ладно, упрямец. Действуй по-своему.

Я направляю копьевидный нос безмолвного «Скайрокета» в разворот, делаю змейку, выпускаю воздушные тормоза и выравниваю машину над дном озера, которое лежит теперь подо мной. Продержаться бы еще одну, только одну секунду…

— Все хорошо, — успокаивает меня Игер. — Высота два с половиной метра… полтора метра… полметра… Вот это парень! — Он воспроизводит звук, похожий на трение колес о землю. — Трр-трр! Ты на земле. Тонкая работа!

Машина касается дорожки. Я дома! Подымая клубы пыли, поперек озера несутся ко мне пожарные машины и скорая помощь. Совершая пробег, я направляю машину в их сторону.

Прежде чем выбраться из самолета, я едва успеваю сказать Игеру:

— Спасибо, Чак!

— Не за что. Всегда в твоем распоряжении! — И он направляется к взлетно-посадочной полосе ВВС, в сторону базы.

При пробеге на скорости пятьдесят километров в час я открываю фонарь кабины. Притормаживая, пожарные машины объезжают вокруг самолета, пока я заканчиваю пробег. Как в комедии Кистоуна о полицейских и бандитах! Наконец самолет останавливается, и я выпрыгиваю на землю. Ничто больше не связывает меня с самолетом. Из облака пыли появляются машина Кардера, машины с обслуживающим персоналом. «Скайрокет» находится в центре внимания. До меня долетают обрывки возбужденных разговоров инженеров:

— Ну вот, добились хорошей работы ЖРД, так проклятый ТРД вышел из строя.

Волнуясь, инженеры осматривают реактивную трубу, люки. Они ищут ошибки, просчеты, причины тех непредвиденных обстоятельств, которые чуть не погубили их питомца.

Чувствуя в ногах неприятную слабость, я прислонился к грузовику и громче обычного смеюсь в ответ на совсем не смешные шутки механиков. Минуты через две ко мне подходит бледный Ал Кардер. Он колеблется, как будто подыскивает, что сказать, и затем, покачивая головой, произносит:

— Я рад, что вам нравится безмоторный полет. Меня же он

просто изводит.

База военно-воздушных сил, на которой мы находимся, больше не носит имени Мюрока — одного из ранних калифорнийских поселенцев. Теперь эта запущенная пыльная база называется военно-воздушной базой Эдвардс в честь летчика-испытателя ВВС капитана Глена Эдвардса, который погиб несколько лет назад при испытании огромного экспериментального самолета «Летающее крыло» фирмы Нортроп.

Игер передал последний этап испытаний самолета Х-1 Питу Эвересту, а сам начал испытания экспериментального самолета с треугольным крылом XF-92 фирмы Консолидейтед. Чередуясь с Эверестом, он продолжал летать со мной как сопровождающий. Джордж и я по-прежнему были единственными летчиками фирмы Дуглас на этой базе.

На «Скайрокете» я летал по тридцати минут в среднем не более одного раза в неделю. Теперь я уже хорошо изучил машину, и у меня оставалось больше свободного времени. Некрашеные деревянные дома, крытые толем, наводили скуку, и я часто уезжал. В базе было всего несколько капитальных зданий — строители не успевали за расширяющейся деятельностью базы. Будущие самолеты сухопутной и морской авиации бороздили небеса, а в ангарах производилась доводка самых скоростных самолетов в мире. На этой полуразрушенной базе времен второй мировой войны добивались сверхзвуковых скоростей, с которыми предстояло летать военным самолетам будущего. Как рассказывали летчики ВВС, лишенные возможности покидать базу, денег на постройку капитальных зданий не отпускали, и выполнять программу летных испытаний было крайне трудно.

После полетов я мог уезжать из заброшенного, опаленного зноем Эдвардса. Военные летчики-испытатели не имели такой привилегии, и, когда я находился на базе, мне оставалось только сочувствовать Джорджу. Мы подолгу бывали вместе в офицерском баре и в ангаре. Его излюбленной темой были сложные объяснения летных данных, показанных A2D. Как у счастливого отца, карманы у Джорджа были полны фотографий этого самолета и характеристик его поведения. А я в часы наших встреч не переставал жаловаться на скуку, от которой я изнемогал в этой пустыне.

Но по мере того как шли месяцы и проходили полеты, все меньше и меньше времени ухитрялся я проводить на базе. Поездки на юг не были бегством в полном смысле слова, так как в это время я готовился к предстоящим полетам на «Скайрокете».

Обстановка в Эль-Сегундо изменилась. У Брауни теперь было

три молодых летчика. Работа была не такой напряженной, как раньше, когда Брауни и я разгружали заводской аэродром, забитый готовыми самолетами. Но все-таки эти ребята весь день взлетали и садились, проводя в воздухе массу времени по сравнению с моими тридцатью минутами. Когда Брауни познакомил меня с новыми заводскими летчиками-испытателями, мне показалось, что с тех пор, как я сам был на их месте, прошло очень много времени. Я вспомнил свое впечатление от первой встречи с Джорджем Янсеном и Рассом Тоу.

Работая в Эль-Сегундо, я всегда чувствовал себя в форме, а редкие, непродолжительные, хотя и насыщенные заданиями полеты на «Скайрокете» как будто лишали меня былой гибкости. Теперь я частенько забирался в один из штурмовиков Брауни и проводил в воздухе около часа. Проделывая одну за другой фигуры высшего пилотажа — петли, перевороты и т. д., для выполнения которых на «Скайрокете» не хватало ни времени, ни топлива, — я тренировал так долго бездействовавшие мускулы.

Но я не ограничивался только такой тренировкой. Чтобы без перенапряжения вести испытания «Скайрокета», надо было закаляться физически, И я упорно занимался плаванием, часто совершал прогулки в горы.

Приближалось лето. В моей лачуге на пляже стало тепло и уютно, вода в океане нагрелась. В Хермосе природа расцветала, а на базе Эдвардс становилось все несноснее. Жара, которая в первые месяцы была еще терпимой, теперь стала гнетущей, расслабляющей. За год напряженной летной работы в Мюроке у меня выработались своеобразные рефлексы, и хотя я был уверен в самолете, я всегда настороженно относился к предстоящему полету.

Пятнадцать полетов совершил я на «Скайрокете». Пожалуй, самое важное, что получили благодаря этим полетам мастера логарифмических линеек, заключалось в следующем открытии: лобовое сопротивление сильно возрастает в сверхзвуковой области, достигает там своего максимума, но затем немного уменьшается и остается постоянным при полете на тех скоростях, которых я достигал. Ободренные этим открытием, инженеры считали, что «Скайрокет» может достигнуть еще больших чисел М. Когда думали, что в полете с числом М более 1 кривая сопротивления возрастает равномерно, предполагалось, что это сопротивление будет увеличиваться до непреодолимой величины. Полагали, что это и помешает «Скайрокету» достигнуть скорости, большей чем М = 1,05. Краем уха я слышал в ангаре разговоры о запуске «Скайрокета» в воздухе с самолета-носителя В-29 на высоте десять тысяч метров, как это было проделано с

экспериментальным самолетом Х-1. Но пока полеты для получения данных на режимах сверхзвуковых скоростей продолжались по-старому.

* * *

Летное задание номер семьдесят пять висело на гвоздике в комнате аэродинамиков. В пункте втором было записано: высота 2500 метров. Вывести самолет на закритические углы атаки на скоростях 480, 450, 420 и 320 километров в час. Инженеры требовали получения больших чисел Рейнольдса на виражах при высоких коэффициентах подъемной силы. Их требования привели бы к тому, что самолет на высоте 2500–1800 метров мог потерять скорость.

Повернувшись к Орву Паульсену, который сидел позади меня за письменным столом, я сказал:

— Высота слишком мала, Орв.

Аэродинамик поднялся со стула, прошелся перед столом и, прислонившись к нему, ответил:

— Ну, вы хоть немножко попробуйте, до наступления тряски, Билл, вот и все.

— Лучше увеличить высоту до 3500 метров. На такой высоте еще можно вывести машину, если она сорвется в штопор.

Орв был расстроен.

— Нельзя этого делать, Билл, потому что изменение высоты лишит нас возможности получить нужные числа Рейнольдса, и тогда сорвется весь ход исследований…

— Ну и пусть!

Орв промолчал и направился в кабинет Кардера. Их разговор глухо доносился до меня через дверь. Когда я повернулся, чтобы уйти, меня поразили настойчивые слова Кардера:

— Если Бриджмэн говорит, что высота слишком мала, значит она действительно мала…

Задание было изменено, и на следующее утро я приступил к его выполнению с большей уверенностью. Вчера Кардер впервые проявил ко мне несомненное доверие. Мне предстояло определить характеристики устойчивости на малых скоростях полета, без включения ЖРД, с использованием только ТРД и ракетных ускорителей.

* * *

В первые летние месяцы светать в пустыне начинает раньше и по утрам уже не обжигает резкий холод. Летный день начинается в четыре тридцать утра. Чак встречает меня в воздухе на взлете и пристраивается ко мне с левой стороны.

— Доброе утро, коммандер! Что у вас на сегодня?

В первом пункте полетного задания указано: высота 6000 метров, площадки на малой скорости, каждая продолжительностью три — четыре минуты. Первая площадка на скорости 320 километров в час. Нос машины задран, она летит с большим углом атаки, и ею трудно управлять. Рули реагируют слабо. Три минуты прошло, и я возвращаюсь обратно по тому же маршруту, на этот раз с меньшей скоростью — 280 километров в час. Продолжаю выполнять серию площадок, уменьшая скорость до тех пор, пока не наступает тряска. До этого полета самолет никогда не выводился на закритические углы атаки. Сегодня Кардер хочет провести тщательное исследование. В предыдущих полетах на «Скайрокете» мне разрешали приближаться к критическому углу атаки, но с условием в последний момент отдавать ручку от себя. Сегодня я войду в закритическую область.

Вспомнились неоднократные предупреждения Джина Мея: «Относитесь к самолету с уважением, иначе он не простит вам…» Было установлено, что «Скайрокет» не переносит штопора и, по заключению аэродинамиков, не сможет выйти из этой фигуры. Лишнее доказательство, что с этим самолетом надо обращаться почтительно. Итак, сегодня мы зайдем немного дальше.

Двести двадцать пять километров в час — это почти предел. Нос задран, закрылки и шасси выпущены, тумблер испытательной аппаратуры включен. На какую-то долю сантиметра я плавно выбираю ручку на себя и снижаю скорость до 220, 218… Машина протестует — она покачивается, вздрагивает, но продолжает лететь по заданному мною направлению. Ей не нравится это… еще немного, еще… Спокойно! Она становится все более непослушной. Я резко двигаю рулем направления. Вот так! Самолет на закритическом угле атаки!

Самолет падает в небе почти плашмя, снижаясь со скоростью шестисот метров в минуту, и при этом бешено покачивается и совершает продольные колебания.

— Норовистая машина, а? — проникает под мой шлем спокойный голос Игера. — Ты сам усиливаешь это… или пытаешься погасить?

— Пытаюсь, капитан!

Машина должна послушаться меня. Еще один сантиметр — и я достигну цели. Там, на земле, теперь не потребуют ничего большего — и то, что уже сделано, должно произвести

впечатление на Кардера. Тяну ручку управления на себя и тут же чувствую, что движение было слишком резким. Ручка ударяется об ограничитель.

Боже мой, неужели я отправлюсь к праотцам? Дикий бросок, самолет задирает нос, сваливается на правое крыло и вдруг опускает нос вниз. Самолет в штопоре! Я судорожно глотаю воздух и чувствую страшную тяжесть в желудке. Держись, Билл! Самолет теряет управление. Словно подгоняемый ударами кнута, он безумно штопорит в небе и бешено наращивает скорость. Земля подо мной ритмично вращается. Видимо, я зашел сегодня слишком далеко, и самолет отказался повиноваться. Штопор! По теории, по мнению Кардера и создателей самолета, штопор должен разрушить его. По их тщательным расчетам, он не может выйти из штопора… Обеими руками я хватаюсь за рычаги управления шасси и закрылками — надо немедленно убрать их. Я действую инстинктивно — никакой теории! Дай ногу против вращения до отказа, поставь ручку в нейтральное положение. Никакого давления на руль направления, как будто у самолета совсем нет его. Я думаю только об одном: насколько быстро даст результаты эта попытка выправить положение; что растет быстрее — давление на руль направления или скорость, с которой самолет приближается к земле? Когда же я узнаю об этом? Но вот нога на педали чувствует небольшое давление. Оно понемногу увеличивается. Самолет опять начинает повиноваться управлению. Я чувствую, как нарастает давление на руль направления. Наконец вращение прекращается, и «Скайрокет» входит в крутое пикирование. Еще раз я подчинил себе самолет. Он вышел из штопора! Аэродинамики ошиблись, только на этот раз их ошибка оказалась в мою пользу. За десять секунд самолет потерял более двух тысяч метров высоты. Я медленно вывожу его из пикирования, с трудом восстанавливаю дыхание…

— У-уф! — раздается возглас Игера, и вот он сам появляется у моего левого крыла в большом оранжевом защитном шлеме, с широкой улыбкой на лице. Он сопровождал меня на всем пути вниз. «Скайрокет» переходит в режим горизонтального полета, и, как будто за последние две — три минуты с ним ничего не случилось, Игер небрежно спрашивает меня для сведения инженеров, внимательно слушающих наш разговор у радиоприемников на земле:

— Ну, как полет на закритических углах атаки?

— Закончен. Иду на посадку. Остается сто пятьдесят литров топлива.

Словно в раздумье, летчик сопровождавшего меня самолета глубокомысленно отвечает:

— Еще бы, конечно закончен.

Наш разговор обрывается. Чак проследил, как я сел, и исчез по направлению к базе. Призвав на помощь все свое самообладание, я вылез из кабины «Скайрокета». Инженеры едва ли заметили мое состояние, особенно если никто не слышал, как задрожала, постукивая о борт фюзеляжа, стремянка, когда я поставил ногу на первую ступеньку, — ведь так всегда бывает после сложного испытательного полета. Кардер как будто тоже ничего не заметил, хотя он встретил меня у самолета.

— Что случилось? — спросил он.

— Ничего.

Сейчас не стоит говорить Кардеру о штопоре — от такой новости он может слечь. В конце концов все окончилось благополучно, самолет доставлен невредимым. Он вышел из штопора, простив мне ошибку.

— Это правда? — Кардер подозрительно посмотрел на меня. — Слова Игера прозвучали как-то странно, что означал этот звук «у-уф»?

— Вы же знаете Чака… Он не может без шуточек.

На обратном пути к ангару Джордж Мабри тоже пытался окольными путями расспросить меня, но мои ответы поставили его в тупик. Если бы срыв в штопор не был зафиксирован на пленке, они никогда не узнали бы, какому испытанию подвергся самолет. Во время десятиминутного пути к ангару мы почти не разговаривали.

После разбора полета я остался возле фотолаборатории — мне хотелось быть вблизи, когда обнаружат новость. Спрятав голову под черным покрывалом, Орв Паульсен просматривал результаты испытательного полета. Ал Кардер изучал записи осциллографа, когда Паульсен наконец позвал его:

— Эй, Ал, хотите посмотреть? — Он мельком взглянул на меня и вместе с Кардером занялся просмотром пленки. Из-под покрывала до меня доносились негромкие восклицания. Вдруг Паульсен крикнул:

— Алло, Бриджмэн, это может заинтересовать вас. Хотите посмотреть?

У меня еще оставалась надежда, что они не обнаружили штопора. Может быть, удастся отвлечь их внимание?

Перед нашими глазами пробегала пленка, и на кадрах заснятой приборной доски было видно, что авиагоризонт вращался, как волчок. Я попытался отвлечь их внимание, указав на положение ручки управления, но Орв показал на «доносчика» и, все еще не веря своим глазам, с трудом произнес:

— Посмотрите на авиагоризонт…

— Я смотрю на него, — с усилием произнес Кардер.

Я снова попытался отвлечь их внимание.

— Полеты на закритических углах атаки какие-то бешеные, правда?

Кардер снял покрывало и выпрямился.

— Да, это так, — сказал он и в упор посмотрел на меня: — До какой высоты вы штопорили?

— Ал, я бы не сказал, что это был настоящий штопор…

— Не знаю, что там было настоящее, но скажите, когда самолет опять стал управляемым?

Я сдался:

— На высоте четырех тысяч метров.

Секунды две Кардер молчал. Он спокойно посмотрел на меня, произнес: — Оба вы хороши, с вашим сопровождающим! — и вышел из комнаты, не прибавив больше ни слова.

* * *

Однако Кардер не оставил этого. На следующий день состоялось поверхностное расследование моего последнего полета. Вызвали Чака Игера, чтобы он изложил свою версию о полете, который едва не закончился катастрофой.

Все уже собрались в кабинете Кардера, когда явился Игер. Впервые я встретился с ним на земле. Хотя в последние шесть месяцев он летал рядом со мной, в моем воображении запечатлелся только его оранжевый шлем и певучий южный акцент. Когда мы пожали друг другу руки, я испытал такое чувство, словно встретился с человеком, с которым долго переписывался по очень важным вопросам. Игер оказался коренастым мужчиной среднего роста, лет тридцати, с коротко подстриженными черными вьющимися волосами. У него были большие руки и широкое лицо, а в глазах светилось лукавство.

Игер спокойно и непринужденно придвинул стул, скрестил на груди большие руки и дружелюбно улыбнулся обществу серьезных инженеров и аэродинамиков. С первого же взгляда мне стало ясно, что Игер — летчик из летчиков. Он был на моей стороне хотя бы потому, что я, летчик, попал в щекотливое положение и должен отвечать на вопросы группы инженеров. Игер ничем не помог инженерам, и в конце концов дело было прекращено. Решили, что в следующую отлучку в город мне следует повидаться на заводе в Санта-Монике с Хоскинсоном — заправилой всего дела.

Глава XV

В июне вспыхнула корейская война, и это немедленно отразилось на базе. Сразу же усилились меры по сохранению секретности, были изменены радиочастоты, из бара одно за другим исчезали знакомые лица, высокие чины то прибывали на базу, то покидали ее. На базу доставлялись укрытые чехлами таинственные предметы, которые тут же поглощались ангарами. Теперь никто не знал, что делается в соседнем здании; все опытные разработки фирм были окружены колючей проволокой, и единственной секретной разработкой летно-испытательного центра, о которой я был осведомлен, остался «Скайрокет».

Еще более настоятельной стала потребность в получении данных летных испытаний на больших скоростях. Нужда в высокоскоростных самолетах перестала быть секретом — теперь это вызывалось необходимостью. Реактивные истребители фирмы Норт-Американ F-86 были брошены в бой против коммунистических «мигов» и неплохо проявили себя. Но в боевых действиях еще не применялись самолеты, летавшие со сверхзвуковыми скоростями. Конструкторы нуждались в большем количестве данных, так как для освоения сверхзвукового полета предстояло еще слишком много технических трудностей.

Шесть лет база почти не расширялась, и вот за одну ночь все изменилось. В двадцати пяти километрах к востоку от главной базы строился новый центр для испытания жидкостно-реактивных двигателей; стоимость постройки составляла десять миллионов долларов. На дальнем конце озера возводилась испытательная лаборатория экспериментальных парашютов. Она должна была обойтись в один миллион долларов.

Потребность в самолетах с более высокими летными характеристиками столкнула инженеров с новыми проблемами, связанными с покиданием самолета на больших скоростях. Молодым летчикам реактивных самолетов грозили не только коммунистические «миги» — немало летчиков погибло при попытке выброситься из подбитых машин. Командование научно-исследовательских работ ВВС искало решения этой важной проблемы, возникшей в связи с увеличением скорости.

Из лаборатории авиационной медицины научно-исследовательского института в Райт-Филде около Дейтона, штат Огайо, на базу доставили установку для создания перегрузок на человеческий организм. С помощью этой установки на добровольцах проводили испытания сидений, поясов и креплений. На установке под названием «Лощина агонии»,

используя ракетный рельсовый стенд, создавали перегрузки, которые человек испытывает во время аварии. На тех же рельсах устанавливалась специально сконструированная тележка, предназначавшаяся для испытаний катапультируемых сидений на сверхзвуковых скоростях.

Теперь жизнь на базе била ключом, и особенно настойчиво велись разговоры вокруг многообещающих работ фирмы Дуглас. Краем уха я все чаще слышал разговоры о больших числах М, которых можно достичь, увеличив на «Скайрокете» запас топлива. «Возрастание кривой сопротивления» с увеличением скорости полета приводило инженеров и аэродинамиков в восторг. Оказалось, что условия полета не ухудшались при увеличении скорости выше М = 1, как это они предполагали раньше, а лобовое сопротивление, которого так боялись, достигнув максимума, имело тенденцию к постоянной величине. «Скайрокет» оставался управляемым и в сверхзвуковой зоне. Вернее сказать, до сих пор он был управляем и до сих пор кривая сопротивления увеличивалась до определенного максимального значения. Никто в мире не мог бы сказать, как будет происходить полет на скорости более М = 1,4, то есть на скорости почти в полтора раза выше скбрбсти звука. Но аэродинамики твердо решили выяснить это. Новые факты, цифры, графики, полученные в ходе испытаний, изменили всю картину. Как показали последние полеты «Скайрокета» в сверхзвуковую зону, инженеры ошиблись в своих первоначальных теоретических расчетах, предсказав «угрожающий рост сопротивления» при скоростях более М = 1. Теперь они почувствовали уверенность, что «Скайрокет» в состоянии достигнуть скорости, соответствующей числу М = 2.

Вполне вероятно, что они могли ошибиться и на этот раз, но они собирались направить самолет в глубь сверхзвуковой области для проверки своей новой гипотезы.

Официальное решение было принято в первых числах декабря. Для достижения «Скайрокетом» больших чисел М предполагалось последовать примеру фирмы Белл при испытании ею самолета Х-1, то есть поднять «Скайрокет» в воздух на самолете-носителе и на высоте запустить его в полет. Это было значительным отклонением от первоначальной программы и требовало продления контракта. Кроме того, в целесообразности и реальности такого испытания нужно было убедить командование авиации ВМС. Кардер, Джин Мей и главный аэродинамик летных испытаний фирмы Дуглас Чак Петтингалл выехали в Вашингтон, собираясь оперировать следующими аргументами: военно-морским силам не придется разрабатывать

новый, фантастически дорогой экспериментальный самолет для достижения скорости, соответствующей M = 2, так как при известной модификации это мог обеспечить «Скайрокет». Чтобы достичь большего числа M, нужно только подготовить максимально облегченный самолет-носитель B-29 и два экземпляра модифицированного «Скайрокета», из которых у одного силовая установка должна состоять только из жидкостно-реактивного двигателя.

По логике вещей в случае продления контракта с ВМС для продолжения испытаний следовало пригласить Джина Мея, старшего летчика-испытателя «Скайрокета», назначенного теперь на летно-испытательную станцию в Санта-Монике. Мне было достаточно и того, что я уже пережил при взлетах на жидкостно-реактивном двигателе и во время полетов на сверхзвуковых скоростях. Я бы не хотел быть на месте Джина. Из того, что мне удалось выяснить на летно-испытательной станции, план испытаний «Скайрокета» в основном совпадал с планом ВВС при испытании самолета X-1. Джина должны были поднять на двенадцать тысяч метров и оттуда сбросить в голубые просторы только с одним ЖРД, рассчитанным на работу в течение трех минут, а затем он должен был вернуться на свой аэродром с остановленным двигателем, бесшумно паря в воздухе, как птица.

* * *

Пока тройка находилась в Вашингтоне, вместо Кардера руководил делами Джордж Мабри. База была переполнена армейским и морским начальством, которое проверяло программы, находившиеся в стадии выполнения, а летчики-испытатели военно-воздушных сил круглосуточно испытывали новый всепогодный реактивный истребитель Локхид F-94. Это были ускоренные войсковые испытания: по военной программе выяснение эксплуатационных дефектов, обычно растягивавшееся на шесть месяцев, было втиснуто в один месяц. Некоторые летчики говорили мне в баре, что приходится летать по шесть часов в день. Отношение к работе изменилось — теперь у всех была новая цель. Прошли времена беспечности и выжидания, неожиданно для всех нашлась работа. Шла война.

Однажды высшие офицеры военно-морских сил, находившиеся на базе, зашли в ангар фирмы Дуглас, чтобы осмотреть самолет A2D, на котором летал Джордж. Янсен считал это посещение несколько преждевременным — требовалось еще добрых шесть месяцев испытаний, прежде чем этот сложный

небольшой палубный самолет будет готов для принятия на вооружение.

Коммандер Хью Вуд был одним из трех летчиков, назначенных для поверочных облетов A2D. Джордж тщательно инструктировал Вуда, а ночами сочинял для молодого летчика военно-морских сил поверочные задания на каждый день. Как это часто бывает у летчиков-испытателей, Джорджу казалось, что он еще не все объяснил человеку, которому предстояло впервые полететь на его самолете. За две недели до рождества, после полудня, Джордж должен был передать свою машину коммандеру для контрольного облета. В это время я был в ангаре и разговаривал с Мак-Немаром. С покрытых снегом гор ветер дул вниз, в пустыню. Недалеко от самолетов находились два радиоавтомобиля, на переднем сиденье одного из них сидел Джордж с микрофоном в руках. Двери автомобилей были распахнуты, и я слышал, как поднявшийся в воздух летчик вызвал Джорджа. Джордж был возбужден, целиком поглощен работой. Он молча кивнул мне головой, с нетерпением ожидая, что скажет человек, который сейчас летал на его самолете. Ведущий инженер самолета A2D сидел рядом с Джорджем и тоже слушал и наблюдал за небом, отливавшим каким-то металлическим оттенком. Вдруг одновременно из обоих радиоавтомобилей донесся громкий голос летчика. Самолета не было видно с земли.

— Нахожусь над южной оконечностью озера, начинаю пологое пикирование с высоты шесть тысяч метров к северной оконечности…

Люди в машине невольно потянулись к громкоговорителю, но радио опять замолкло. Но вот из открытых дверей автомобиля над аэродромом прозвучал далекий голос:

— Неисправность в турбовинтовом двигателе. Кажется, он недодает мощности.

Все поняли: это скрытый призыв о помощи. Джордж выпрямился, его губы зашевелились, а глаза не отрывались от радиоприемника. Оттуда еще раз донесся голос:

— Разворачиваюсь в сторону озера для вынужденной посадки…

Голоса из самолета больше не было слышно.

Джордж выскочил из машины, и я отошел в сторону. Он смотрел в небо, пытаясь отыскать затерявшийся там самолет. Наконец мы заметили пятнышко: далеко на юге против солнца самолет приближался к нам, неестественно круто ныряя к озеру. Вот-вот, через минуту оборвется человеческая жизнь. Несколько мгновений мы наблюдали за крутой траекторией бешеного пикирования, слушали рев приближавшегося к озеру A2D. И вот

рев прекратился… С дальнего конца аэродрома поднимался столб черного дыма, заволакивая чистое небо.

— Катастрофа на озере… Катастрофа на озере… Катастрофа на озере… — монотонно повторяло радио. К словам диспетчера присоединился вой пожарных и санитарных машин, предупреждая о несчастье. Еще не улеглась пыль, поднятая этими машинами, и не смолк вдали их оглушительный вой, как мы уже направились к тому месту, откуда поднимался черный дым. Я думал о том, что переживал молодой коммандер в долгие шестьдесят секунд, беспомощно наблюдая, как приближается дно озера. К месту катастрофы нельзя было подойти ближе чем на двадцать пять — тридцать метров. Там полыхал огонь. Джордж молча смотрел на пламя, бурлившее черным дымом, и наблюдал за пожарными в белых костюмах, касках и больших рукавицах, которые то исчезали в красном зареве, то появлялись из него со шлангами, разбрызгивавшими в огонь слабые струйки жидкости.

Джордж не отрывал глаз от огня и в бессильном гневе повторял:

— Господи, почему это не случилось со мной?

Он словно истязал себя, снова и снова произнося этот вопрос.

Из костра появились белые фигуры с черным, обуглившимся телом человека, чей голос я слышал всего десять минут назад…

— Почему это не случилось со мной? Почему это не случилось со мной?… Вдруг я чего-нибудь не сказал ему, и это вызвало катастрофу…

Но Джордж не получал ответа. Да и что я мог сказать ему в утешение? Едва ли все его старательные объяснения могли бы спасти человека, поднявшего этот самолет в воздух меньше часа назад. Если бы морской летчик Вуд знал A2D так же хорошо, как Джордж, он, может быть, выбросился бы из него, но в первом полете невозможно определить момент, когда это следует сделать.

И все-таки Джорджа продолжала мучить мысль, что он мог бы предотвратить несчастье, если бы более тщательно объяснил, какие признаки говорят о неисправности самолета. Среди летчиков-испытателей не было человека более добросовестного и внимательного, чем Джордж, но несчастье случилось именно с его машиной. Да, в первом полете человек нуждается в чем-то большем, чем самый подробный инструктаж и отличное знание самолета, — в удаче…

Один из инженеров пожаловался:

— Ну вот, шесть месяцев работы пошли прахом!

Стоя у места катастрофы, люди обсуждали ее возможные причины. Долгое молчание наконец прорвалось: каждому

хотелось дать свое объяснение причинам трагического происшествия.

— Возможно, турбина двигателя была неисправна и это привело к ослаблению потока от винтов и уменьшению эффективности руля высоты.

Если это верно, летчик не мог вывести самолет из пикирования. Правда, можно было покинуть самолет, но летчик не сумел определить этот момент.

Когда на следующей неделе Ал Кардер вернулся в Мюрок, о катастрофе с A2D вспоминали уже как об очередном происшествии в длинном ряду привычных на аэродроме трагедий. Не так относился к этому только Джордж Янсен. Ему было трудно забыть о катастрофе, признать ее неизбежность. К тому же гибель A2D лишила его объекта работы, и ему оставалось только думать о катастрофе. Все новые самолеты были распределены между испытателями или находились еще в стадии постройки. Не раньше чем через год компания построит другой самолет A2D, но инженеры и летчики должны оставаться в Мюроке и работать консультантами до тех пор, пока новая машина не будет доставлена на базу. У Джорджа потянулись бесконечные дни ожидания, но избыток свободного времени только усиливал его обычную неугомонность и язвительность.

Снова «Скайрокет» остался в ангаре один. Программа его испытаний теперь была еще более сложной, чем когда-либо ранее.

Судя по бодрому выражению лица Ала Кардера в день его возвращения из Вашингтона, все, кто находился в ангаре фирмы Дуглас, поняли, что военно-морские силы одобрили предложение о дальнейшем проникновении на «Скайрокете» в область сверхзвуковых скоростей. Бомбардировщик B-29 переделывался в самолет-носитель, две модификации «Скайрокета» — одна только с ЖРД, вторая с комбинацией ЖРД и ТРД — были заказаны заводу в Эль-Сегундо. «Скайрокет» с одним ЖРД будет иметь на борту в два раза больше топлива, чем раньше. Его опекуны были уверены, что это вместе с большим преимуществом в высоте даст их машине возможность обогнать X-1 и стать самым быстроходным самолетом в мире. Второй вариант — с ЖРД и ТРД — будет таким же, как тот, на котором я летал. Но так как «Скайрокет» с полным запасом топлива будет доставлен на высоту в бомбовом отсеке самолета-носителя «Суперфортресс», то он сможет продержаться в воздухе значительно дольше, а это позволит существенно изменить программу испытаний. В моем контракте не был предусмотрен запуск в воздух с самолета-носителя. Похоже, что скоро придет конец моей работе на этом объекте. За год полетов

на «Скайрокете» на мою долю выпало немало приключений.

Я сидел за столом в душной комнате, просматривая недельный график полетов, когда в комнату по пути в ангар зашел Кардер.

— Привет, Ал, с возвращением! Я слышал, вы не зря съездили в Вашингтон?

— Привет, Билл, — ответил он и, вдруг вспомнив что-то, остановился: — Да, все получилось очень хорошо, нам охотно пошли навстречу… Кстати, Билл, не знаю, слышали ли вы, что Джин Мей не собирается брать на себя выполнение программы по отцеплению и запуску в воздухе.

Этим было сказано все. Кардер подождал секунду, чтобы увидеть, как я буду реагировать, а затем пошел дальше, в ангар. Я пробормотал что-то вроде: «Вот как?» — но, разумеется, понял, что имел в виду Кардер. Инженеры уже держали меня на примете. Так Кардер мимоходом сообщил мне о решении, которое приняли, не посоветовавшись со мной. Неожиданно, без предупреждения, дилемма, стоявшая перед другим человеком, была теперь поставлена передо мной. После длительных тайных переговоров, от которых меня держали в стороне, раскаленный докрасна уголек был брошен мне. Предстоящие важные полеты обсуждались месяцами, но до меня доходили только обрывки разговоров — стоило приблизиться к говорившим, как они умолкали. И вот теперь, не дав подготовиться и все обдумать, мне отводили самую главную роль в выполнении программы испытаний. Формальное предложение поступит из конторы в Санта-Монике, но сообщение Кардера было первым намеком.

Итак, мне не дали подготовиться и все обдумать. Я был сыт по горло и больше раздражен, нежели обеспокоен внезапным предложением. Снова придется решать, но пока я не хотел думать об этом до поездки домой в конце недели. Лучше всего отложить принятие решения до поездки через пустыню, когда меня ничто не будет отвлекать и беспокоить.

* * *

Вдоль дороги росли какие-то деревья, угловатые стволы которых с поднятыми ветвями напоминали пугала в огороде. Неровными рядами тянулись они в глубь пустыни. Раздражение, которое охватило меня, когда я узнал, что Кардер именно мне предложил взяться за выполнение новой программы, уже прошло. Больше того, раздражение уступило место гордости. Да, ведь это очень ответственное задание.

Мы пытались достигнуть скоростей и высот, о которых люди до сих пор могли только мечтать, — это была область неведомого. Никто не мог сказать, чего следует ожидать в таких полетах. Я буду предоставлен самому себе. И я невольно думал о том, как отказаться от этого задания.

Во время войны, в Гонолулу, мне попалась книга французского летчика Антуана Сен-Экзюпери. Я запомнил из нее слова: «Нет иной свободы, кроме свободы человека, стремящегося к какой-либо цели». Какие бы доводы я ни придумывал против новой программы, я знал, что приму ее. Это была та разновидность свободы, о которой говорил французский летчик и к которой я, не отдавая себе отчета, стремился всю жизнь. И вот теперь она передо мной. Мне остается только протянуть руку и взять ее. Выбирай, Билл: если ты стремишься к новой цели, ты обретешь свободу, но если ты предпочтешь стоять на месте, ты обретешь безопасность. Либо одно, либо другое — компромисс невозможен. Я знал, что если отвергну свободу, то никогда не перестану жалеть об этом решении.

Впереди еще было два месяца — времени достаточно, чтобы подготовиться к предстоящему сражению. К нему будем приближаться этапами, постепенно. Первый этап — полет на самолете с комбинированной силовой установкой — ТРД и ЖРД, которая позволит обследовать границы неизведанной зоны. Игер уже проделывал это, и у него все кончалось благополучно. По всем признакам «Скайрокет» должен вести себя не хуже, чем Х-1. Правда, имея большую стреловидность крыла, он, вероятно, не располагал такой же подъемной силой, но это еще нужно было доказать. Пока до запуска оставалось много времени. К тому же за это испытание можно получить солидное денежное вознаграждение. Если я отложу переживания до дня полета, волнение будет длиться не больше двух часов. Как недолго придется испытывать страх!

Да, я отложу все переживания до последнего дня. Впереди еще много времени. Возможно, целых два месяца…

Теперь я должен попросить, чтобы эту работу поручили мне. Правда, и инженеры и начальство уже давно решили, что именно я буду летать на новых модификациях «Скайрокета», но все было подстроено так, что начинать переговоры придется мне.

* * *

В понедельник утром, после длинного воскресного дня, проведенного у костра в обществе друзей по пляжу и загорелой

веселой девушки, я зашел в отдел летных испытаний на заводе в Санта-Монике, чтобы получить официальное предложение от Джонни Мартина. Расс Тоу и Ларри Пейтон стали рассказывать местные новости. Когда Расс собрался дать какой-то совет о выводе самолета из пикирования, в летную комнату по пути в цехи зашел Мартин. Я извинился перед Рассом и Тоу и подошел к главному летчику-испытателю.

— Джонни, я слышал, что Джин не хочет брать на себя выполнение программы по отцеплению самолета и запуску двигателя в полете.

Мартин остановился около картотеки.

— Да, я тоже слышал что-то в этом роде. — И затем, словно речь шла о пустяках, он приподнял брови и спросил: — Вы хотите взяться за эту работу?

— Да, я хотел бы заняться этим!

Итак, сделка была заключена.

Глава XVI

Пока мы ждали прибытия переделанного B-29 и модифицированных вариантов «Скайрокета», выполнение программы испытаний было прервано. Выполнив первоначальное задание, мы тщательно исследовали околозвуковую область полета и теперь дожидались переделок, которые позволили бы «Скайрокету» глубже проникнуть в область неведомого. Предстояло провести полеты на высотах порядка 20 000 метров, где плотность воздуха, а следовательно и сопротивление, меньше. Полеты на таких больших высотах требовали специального снаряжения. Чтобы летчик мог выдержать малое давление на этих высотах, которых самолет X-1 уже достиг, в лаборатории авиационной медицины ВВС в Райт-Филде изобрели сложный высотный костюм. Чак Игер первым надел такой костюм, а за ним и другие военные летчики-испытатели, проводившие на разных стадиях испытания X-1. До сих пор единственным самолетом, испытания на котором требовали применения высотного костюма, был X-1. Теперь он понадобится испытателям «Скайрокета».

Кардер направил в Райт-Филд письмо, извещая военно-воздушные силы о том, что фирма Дуглас нуждается в двух высотных костюмах. Джордж Янсен тоже должен был поехать в Дейтол для подгонки костюмов — предполагалось, что новому A2D придется совершать высотные полеты.

А пока Джордж и я без дела шатались по ангару, дожидаясь ответа из Дейтона от ВВС о том, что мы можем отправиться в авиационный исследовательский центр для инструктажа и тренировки в пользовании высотными костюмами. Как мы слышали, обучение займет две — три недели.

Словно киноактер между съемками, Джордж бродил вблизи ангара — там собирался новый A2D, и консультация летчика-испытателя могла понадобиться. Лишившись своего самолета, он проявлял все больше интереса к работе на моем объекте. Он углубился в данные испытаний «Скайрокета», как будто сам был инженером, и не удивительно, что иногда он присоединялся к неофициальным совещаниям.

Через несколько дней после того, как я согласился на испытания по отцеплению самолета и запуску двигателя в воздухе, Джордж подошел ко мне со словами:

— Что скажешь, если я полечу на самолете-носителе B-29, Билл? Я бы хотел заняться этой частью испытаний. Ты не против?

— Имей в виду, Джордж, этот B-29 должен достигнуть

заданной высоты точно в нужный момент, на строго определенной скорости и отцепить «Скайрокет» так, чтобы он смог сделать площадку, а затем вернуться на аэродром с достаточным запасом высоты — ведь двигатель может отказать, да не исключена и какая-нибудь другая неприятность…

— Все это куда сложнее, старина. Ты бы не хотел поговорить со мной на эту тему?

Джордж увлекся; в его распоряжении опять был самолет, который заставлял думать.

Итак, Джордж Янсен был назначен летчиком на самолет B-29. Не успели мы поглубже изучить программу испытаний по отцеплению в полете, как из Райт-Филда прибыло разрешение получить высотные костюмы. На самолете DC-6 мы прилетели в штат Огайо, где в то время стояла обычная для Среднего Запада жара.

* * *

Авиационный исследовательский центр в Райт-Филде был совсем не похож на базу Эдвардс. Казалось, его создали очень давно; зеленые газоны, асфальтированные улицы, капитальные здания из красного кирпича — все, как в опрятном университетском городке. В чистом, растянувшемся на десять миль городке насчитывалось тринадцать лабораторий: вооружения, силовых установок, воздушных винтов, авиационных материалов, аэрофотографии и другие. Там находилась и лаборатория авиационной медицины, в которой Джорджа и меня должны были проинструктировать, как пользоваться костюмами.

На втором этаже двухэтажного здания мы встретили начальника лаборатории полковника Уолтера Карлсона. Я видел его: он часто приезжал в Эдвардс проверять работу установки по созданию перегрузок. Как большинство сотрудников лаборатории, полковник был врачом.

— Когда вам понадобятся костюмы? — спросил он.

На прощанье Кардер попросил нас всю работу по освоению костюмов закончить как можно скорее.

— Они понадобятся нам через две недели, полковник.

— Две недели? Это слишком скоро, — ответил полковник и объяснил, на что уйдет немало времени: — Мы не можем подогнать костюмы и отпустить вас на все четыре стороны. Надо обучить вас пользоваться этим снаряжением. За две недели вы научитесь только обращаться с костюмом. А чтобы можно было начать высотную тренировку в барокамере, вам придется

научиться «обратному дыханию». — Он нажал кнопку на письменном столе, и в комнате появился другой врач — капитан Махони, отвечавший за отдел костюмов. Полковник больше не стал убеждать и приказал капитану показать, что нас ожидает.

Махони на лифте доставил нас вниз, в полуподвальное помещение. Дверь лифта открылась, и мы очутились лицом к лицу с отрядом марсиан — манекенами, расставленными вдоль стен. Манекены были наряжены в странную смешную форму. Это и была одежда, которую придумал человек, чтобы приспособиться к небу и космическому пространству. В глубине зала находились три барокамеры в виде стальных шаров с рядом двойных смотровых иллюминаторов по бокам, расположенных на одной высоте. Продолговатые двери были герметически закрыты, как крышки люков на подводных лодках. Лампы внутри шаров освещали разбросанные в беспорядке маски, телефоны, несколько стульев и приборную доску. С потолка барокамеры свисал микрофон. Мрачное помещение походило на камеру пыток.

Махони провел нас по тесному полуподвалу с множеством воздухопроводов, маховиков, пультов и диаграмм. Судя по всему, капитана раздражала теснота в лаборатории, но он явно гордился ее достижениями.

— Чтобы вы яснее представили себе, зачем нужен высотный костюм, мы покажем вам кинофильм, — сказал он и провел нас в небольшой демонстрационный зал, где начался показ учебного фильма. В течение двух часов мы с Джорджем наблюдали, как в барокамерах проходили испытания люди в тщательно зашнурованных костюмах, с водолазными шлемами на головах.

Давление в барокамере уменьшается до величины, соответствующей высоте 21 000 метров. На мгновение человек на экране терял сознание и судорожно подергивался, пока костюм автоматически наполнялся воздухом и плотно обхватывал его тело. Постепенно зрение человека становилось нормальным. Тогда его заставляли считать до десяти и проделывать движения, имитирующие управление самолетом. Показали нам и цветную мультипликацию «Микки Маус». В ней просто и понятно объяснялось, какие физиологические процессы происходят в организме по мере достижения все большей высоты. В этом фильме мы увидели приспособления, необходимые для того, чтобы выдержать испытание в условиях, соответствующих условиям на больших высотах.

До высоты четырех с половиной тысяч метров организм летчика легко приспосабливается к окружающей среде. Но чтобы успешно управлять самолетом на большой высоте, летчик нуждается в кислородной маске. Правда, он мог бы обойтись и

без маски, но тогда он быстро переутомился бы. На высоте девяти тысяч метров летчик, даже вполне здоровый, без кислородной маски сможет управлять самолетом всего около двух минут, а затем потеряет сознание. На высотах более девяти тысяч метров летчик без кислородного питания теряет сознание через несколько секунд.

На высоте от двенадцати до пятнадцати тысяч метров давление так мало, что летчик должен дышать кислородом под избыточным давлением, которое обеспечит поступление в легкие достаточного количества кислорода. Дыхание под избыточным давлением называют обратным дыханием. На больших высотах кислород не вдыхается летчиком, а под давлением нагнетается из баллона в его легкие. Чтобы избавиться от использованного воздуха, летчик должен с силой выдыхать его. Таким образом, основная задача летчика — не вдыхать, а выдыхать. Это и есть обратное дыхание.

На высотах от пятнадцати до девятнадцати тысяч метров, где давление воздуха близко к вакууму, требуются специальные высотные костюмы. Если герметизация кабины нарушена, то без такого костюма кровь человека начинает закипать, слюна во рту пенится, усиливается испарение жидкости под наружным покровом тела, увеличивается кровяное давление, что может привести к взрыву ткани организма, подобно взрыву воздушного шара. Возможен и взрыв кишечника.

К концу сеанса я был убежден в целесообразности высотного костюма. От меня никто не услышит никаких возражений!

Примерку костюмов мы наметили на утро следующего дня. В семь тридцать мы уже были в полуподвале и надевали снаряжение под бдительным оком капитана Махони. Сначала примерили шлем — большой металлический шар с толстым изогнутым лицевым щитком. Кислородный шланг, как длинный хобот, висел прямо на уровне рта. Шею облегала наполненная воздухом камера, герметизирующая шлем так, чтобы он не срывался с головы, когда надувался высотный костюм.

Махони предупредил меня:

— Будьте готовы… он плотно зажмет вас, и воздух независимо от вашего желания поступит в нос и рот. Позвольте ему войти в рот, сосчитайте до пяти и выдуйте обратно. Не старайтесь, чтобы внутрь поступало больше воздуха. Шлем все это сделает за вас.

Махони заставил меня учиться обратному дыханию в одном только шлеме.

Внутри шлема было создано огромное давление. Казалось, будто шар заполнен водой, с силой прорывающейся в мои легкие.

Считая до пяти, я языком преграждал кислороду путь в горло, а затем с большим трудом выдувал воздух из легких в шлем. Ощущение, которое я испытывал при этом, напоминало удушье. Потребуется усиленная тренировка, чтобы свободно чувствовать себя в этом шлеме.

После пятиминутной тренировки в шлеме Махони принес остальную часть учебного костюма. Там была своя, отдельная система подачи кислорода. Чтобы засунуть меня в этот тесный колбасообразный футляр, капитану и его двум помощникам потребовалось сорок пять минут. Когда высотный костюм надут, в нем чувствуешь себя так же удобно, как в хорошо подогнанном нательном белье. Прежде чем разрешить мне испытать снаряжение в барокамере, в условиях реального понижения давления, костюмные камеры постепенно, с перерывами накачали вручную.

— А сейчас, Билл, позвольте костюму дышать за вас. Не сопротивляйтесь ему. Как только вы доверитесь костюму, у вас все пойдет на лад.

Тысяча один, тысяча два, тысяча три, тысяча четыре, тысяча пять… Я выдыхал воздух и позволял ему под давлением надувать мне легкие, словно через воздушный шланг. Накачанный костюм натягивался, сжимая меня, как в тисках. А Махони, постепенно передвигая на приборной доске различные рукоятки, управлял костюмом. Теперь, когда пришлось приспосабливаться к нагрузке на грудную клетку, выжимавшей из меня воздух, дышать стало труднее. Пятнадцать минут я сидел в кресле, выдерживая сжатие и добиваясь поступления кислорода в кровеносную систему. Я сидел в кресле, и руки толстыми дугами свисали вниз. Врач периодически заставлял меня считать вслух, чтобы видеть, как я себя чувствую.

После четырехдневной отработки обратного дыхания я достаточно подготовился для тренировки в камере.

Костюм оставался в ненакачанном состоянии до тех пор, пока давление в барокамере соответствовало высоте меньше двенадцати с половиной тысяч метров. Давление в камере уменьшалось постепенно, и по мере его уменьшения врачи вручную нагнетали воздух в шлем и костюм, чтобы я привыкал к энергичному сжатию костюма. Но на самом деле при нарушении герметизации кабины давление в костюме обрушивается на летчика сразу. Тщательно проинструктировав меня об особенностях барокамеры и научив действовать рукоятками для достижения в костюме того давления, которое устанавливается в барокамере, врачи оставили меня одного. Теперь я должен был сам управляться с высотным костюмом. За мной наблюдали через

иллюминаторы и через громкоговоритель, висевший перед моим креслом, задавали вопросы, на которые я должен был отвечать.

* * *

Настал день, когда программа обучения была выполнена. Пора было в последний раз испытать костюм и летчика. Чтобы имитировать внезапное нарушение герметизации кабины на большой высоте, давление в камере хотели мгновенно уменьшить с давления на высоте 11 500 метров до давления на высоте 21 500 метров. Предполагалось, что при таком резком падении давления костюм должен сработать автоматически, предохранив меня от тяжелых последствий.

Три врача наблюдали, как меня втискивают в костюм, и задавали вопросы, желая убедиться, что я усвоил все необходимые манипуляции. Они выслушали мое сердце, проверили пульс. Вблизи главного входа в большую барокамеру находился стол с холодно поблескивавшими металлическими и стеклянными медицинскими инструментами и приборами. Были приняты все меры предосторожности — год назад здесь во время испытаний погиб человек.

В день нашего экзамена для наблюдения за испытанием, связанным с внезапным сбросом давления, у барокамеры собралось много людей, которых я ни разу не видел во время своего двухнедельного обучения. Даже в костюме, тщательно пригнанном по мне, я с трудом держался прямо. Слегка сгибаясь и поддерживая тяжелый шлем, я вошел в барокамеру. Так как шлем имел самостоятельную систему питания, то для больших высот под ним заранее создавалось давление, которое оставалось таким, каким оно должно было быть в фактическом полете. В течение всего подъема на высоту дыхание шло под давлением. Теперь обратное дыхание давалось мне гораздо легче, чем две недели назад. И все-таки дышать было тяжело, хотя теперь я задерживал воздух и выдыхал его автоматически. Считать меня больше не заставляли.

Все было в порядке. Толстая стена с круглым отверстием посредине, тщательно герметизированным пластмассовой мембраной, разделяла барокамеру на две части. В той части, где нахожусь я, давление будет доведено до величины, соответствующей высоте 11500 метров. Давление по другую сторону перегородки, в большей части камеры, уменьшат до давления, соответствующего высоте 27 000 метров. По сигналу Махони будет включен специальный механизм, который

разрушит мембрану, и разреженный воздух из моего отсека устремится в камеру большего разрежения. Это и будет имитировать внезапную разгерметизацию кабины в полете на высоте 21 500 метров.

* * *

Махони обращается ко мне:

— Билл, вы готовы?

Я киваю головой.

— Нет, отвечайте словами.

— Да, я готов.

Я взял с собой в барокамеру номер журнала «Ридерс Дайджест» — операция продлится, вероятно, больше часа. Большие насосы, установленные рядом с барокамерой, медленно откачивают воздух. Через громкоговоритель, установленный внутри барокамеры, я слышу настойчивый голос Махони:

— Все готовы?

Все были готовы.

— О'кэй, Билл, вы поднимаетесь на высоту 11500, — говорит капитан и опять выкрикивает: — Главная камера поднимается вверх.

Привод насоса гудит, заставляя барокамеру вибрировать. Сильный шум заполняет шлем — это неестественно громкий звук моего дыхания. Словно человек, сопротивляющийся на операционном столе действию эфира, я упорно добиваюсь постоянного притока кислорода в свои легкие. Ослепительный свет сверкает на страницах журнала, который я читаю. Это оптимистический рассказ о старушке, которая осталась одна в огромном мире и добилась высокого положения, преодолев бесчисленные трудности. Старушка открыла завод по консервированию слив и получила немалую прибыль. Что ж, очень мило. В камере тихо, тишину нарушают только мое дыхание и гудение насосов.

— Эй, Бриджмэн, считайте…

Махони и другие работники лаборатории, находящиеся у смотровых иллюминаторов, хотят убедиться, что у меня все благополучно.

— Один, два, три, четыре, пять, шесть… Хватит?

На второй год старушка получила двести тысяч долларов чистой прибыли. У смотровых иллюминаторов одни лица сменяются другими. Прошло сорок пять минут.

— Бриджмэн, посчитайте, пожалуйста.

Я считаю между вздохами. Трудно говорить и дышать в обратном порядке, и я теряю строку, на которой остановился…

Махони в последний раз обращается ко всем:

— Все готовы?

Наступает решительный момент. Для сброса давления все готово.

Лица у смотровых иллюминаторов передвигаются вокруг барокамеры, как рыбы в аквариуме. Я перестал читать. То, что произойдет сейчас, может произойти в «Скайрокете» на высоте 21 500 метров, если в кабине появится утечка. Вдруг я обнаруживаю, что сопротивляюсь поступлению воздуха под шлем. Но вот опять все приходит в норму, и я считаю, чтобы восстановить цикл: тысяча один, тысяча два, тысяча три, тысяча четыре, тысяча пять… Снова выдох, пусть поток воздуха проникнет в легкие. Достаточно! Я перекрываю языком струю воздуха, рвущегося в мою гортань. Теперь все идет как следует.

Щелчок! Механизм сработал, и рядом со мной падает груз, заставляя заостренный металлический рычаг разорвать мембрану. Перемычка разрушена! Устремившийся в другую камеру воздух превращается в туман, и костюм вокруг моего тела стягивается, как кольца удава, набросившегося на свою жертву. Костюм работает! Кажется, что на тело и голову давят тонны воды. Теперь труднее управлять принудительным дыханием. Я снова начинаю считать. Перед входом в барокамеру мне сказали, что нужно проделать движения, имитирующие управление «Скайрокетом». О'кэй! Я двигаю пальцами, руками и ногами. Вот я дотягиваюсь до воображаемой ручки управления самолетом и делаю вид, что двигаю ею. Люди внимательно наблюдают за мной через иллюминаторы. Мне было неудобно, стыдно сидеть перед ними в этом смешном костюме и, задыхаясь, управлять невидимыми рычагами. Прошло пять минут.

— О'кэй! — говорит мне Махони. — Сейчас начнем возвращаться вниз.

Еще пятнадцать минут в этих тисках — и все будет кончено. Медленно тянутся эти пятнадцать минут. Наконец Махони объявляет, что обучение закончено.

— Все в порядке, Билл, можете стравить давление в костюме до высоты 11 500 метров.

Я нажимаю клапан на боку, и костюм освобождает меня из своих железных объятий. Через пятнадцать минут я опущусь на высоту три тысячи метров, сниму с головы стальной шлем и опять начну нормально дышать.

* * *

В десять часов душного, жаркого огайского утра операция закончилась, и я, основательно измученный, возвращался в свою гостиницу. Первый шаг в область неведомого совершен. Теперь придется думать об обратном дыхании и высотном костюме.

Возвращаясь в пустыню, на базу Эдвардс, мы с Джорджем отдыхали в самолете DC-6 вместе с другими пассажирами. На пустяковой высоте семь тысяч метров пассажир, сидевший по другую сторону прохода, вдруг покачал головой и испуганно воскликнул:

— Боже, как мы высоко! Семь тысяч метров! — Обратившись затем к Джорджу, он серьезно спросил, как обыкновенного пассажира: — Как вы думаете, когда-нибудь поднимутся на большую высоту?

Джордж пожал плечами, я улыбнулся, и мы одновременно тяжело откинулись на спинки плюшевых сидений.

Глава XVII

Своей частью работы — подготовкой к отцеплению самолета в воздухе — Джордж Янсен занялся с рвением и пунктуальностью генерала, развертывающего свою армию. Он не слишком доверял «Скайрокету», и если и признавал мои достижения, то главным образом потому, что, по его мнению, для выполнения таких безрассудных заданий требовалось больше мужества, чем ума. Но он старательно заботился о том, чтобы гарантировать порученную ему часть дела от всяких случайностей.

Я бы не сказал, что Джордж был лишен исследовательской жилки, он был просто хитроват. Он не понимал, зачем рисковать головой, летая на таком самолете, который, по его мнению, не оправдывал риска. В его глазах летчики-испытатели, которые отваживались на это, были глупцами. Если я когда-нибудь буду знать об испытательной работе столько, сколько он, то, возможно, и я приду к такому же мнению. В испытательной работе (как, впрочем, и во всякой другой), лучше узнавая объект испытаний, начинаешь сильнее сомневаться в нем. Непосвященным людям безотчетная храбрость легко дается только потому, что они не знают другой.

Уверенность в себе была самым ценным качеством Янсена испытателя. Несомненно, он был самым энергичным инженером-летчиком летно-испытательной службы фирмы Дуглас; если у него была возможность, он всегда сам, с большим знанием дела и хладнокровием, выбирал самолеты, которые хотел бы испытывать. С Джорджем шутки были плохи. Если ему не нравилась программа испытаний, он прямо говорил об этом. Когда заканчивалась сборка самолета, поразившего воображение Джорджа, он не отходил от него. С этих пор самолет становился как бы частью его самого. Каждый шов тщательно изучался, каждый полет старательно разрабатывался, Джордж действовал осторожно, неторопливо, но зато наверняка.

Теперь этот выдающийся летчик целые часы проводил со мной в тесной летной комнате заброшенного в пустыню ангара фирмы Дуглас. Потягивая из бумажного стаканчика обжигающий кофе со специфическим привкусом, он детально изучал технику отцепления в воздухе подвешенного самолета. Он не навязывал мне своих мыслей о том, как мне нужно готовиться к выполнению своей части работы, а просто излагал свое мнение, когда я его о чем-нибудь спрашивал. Мне приходилось самому решать, как управлять «Скайрокетом» и в каком месте нужно будет отцепиться от самолета-носителя. Затем Джордж производил

расчет и наносил на карту маршрут полета B-29 в указанную мною точку отцепления.

«Скайрокет» должен был отцепиться в таком месте, чтобы чаша высохшего озера находилась в центре высокоскоростной площадки. В случае отказа ЖРД или ТРД это давало мне возможность спланировать на аэродром. Строго выдерживать на самолете-носителе B-29 скорость, которая позволила бы гладко произвести отцепление, должен был Джордж. Здесь необходима была абсолютная точность. Малейшая ошибка в ту или иную сторону при расчете скорости — и «Скайрокет» в момент отцепления может оторвать и унести с собой хвостовую часть B-29.

Особенно важно для Джорджа было синхронизировать оба самолета в момент отцепления. Судя по чертежам модифицированного самолета-носителя «Суперфортресс», сделанная в нем выемка для хвостового оперения «Скайрокета» была узкой, как щель. Задача Джорджа — добиться максимальной устойчивости B-29 в момент отцепления. Едва заметного броска в ту или иную сторону вполне достаточно, чтобы повредить изящное, высоко расположенное стреловидное горизонтальное оперение «Скайрокета».

Экипаж самолета-носителя B-29 был укомплектован добровольцами из работников фирмы Дуглас. Это Джек Робинсон, Роджер Аллен, Дон Пруитт, Уолли Адамс и Мак-Немар. Все они — механики — почти никогда не совершали высотных полетов и не были опытными авиаторами.

Если Джордж не доверял моему самолету, то я мало верил в его B-29. Я знал, что эти самолеты называют «летающими факелами» из-за частых пожаров в воздухе. Стоит одной маленькой искорке проскользнуть вблизи топлива для жидкостно-реактивного двигателя «Скайрокета» — и оба самолета превратятся в прах. Эту особенность нужно было учесть при разработке программы испытаний.

Задание заключалось в том, чтобы набрать высоту над аэродромом по восходящей спирали. Если на B-29 возникнет пожар (а B-29 этим и славились) в период набора высоты до двух с половиной тысяч метров, то все должны были выбрасываться к чертям, предоставляя обоим самолетам взрываться. На такой ничтожной для маневрирования высоте бессмысленно было бы даже пытаться спасти «Скайрокет». Если B-29 загорится на высоте более двух с половиной тысяч метров, Джордж должен нажать кнопку и избавиться от «Скайрокета». Наконец, если «бомба» сама начнет дымить на такой высоте, когда я уже буду сидеть в кабине «Скайрокета», Джордж за пять секунд предупредит меня, а затем

избавится от легковзрывающейся «бомбы». От меня зависело решение: остаться в «Скайрокете» или выброситься с парашютом.

В то время как экипаж добровольцев Джорджа видел в «Скайрокете» угрозу, с которой они расстанутся с облегчением, я считал его спасательной шлюпкой, на которой только и можно спастись от «летающего факела». Конечно, это спасение придет только в том случае, если «Скайрокет» благополучно отцепится. Сначала мы должны были проводить испытания по отцеплению варианта «Скайрокета» со смешанной силовой установкой — с ТРД и ЖРД. Такой самолет после отцепления от носителя будет идентичен тому, на котором я летал в прошлом году. На этой фазе испытаний я не нуждался в высотном костюме, так как полеты планировались для определения характеристик устойчивости на умеренной высоте — до двенадцати тысяч метров. После успешного отцепления самолета в моем распоряжении будет два двигателя: жидкостно-реактивный и турбореактивный. После пятидесяти полетов на «Скайрокете» я убедился, что турбореактивный двигатель в случае отказа жидкостно-реактивного доставит меня на аэродром. До сих пор самолет был моим другом, и в полете я легко управлял им. Но момент отцепления и большие требования, которые инженеры предъявляли к «Скайрокету», вызывали во мне тревогу. Отцепление самолета могло пройти недостаточно гладко. Этого больше всего и опасались мы с Джорджем. Мог отказать один из гидравлически управляемых замков, удерживающих «Скайрокет» в бомбовом отсеке самолета-носителя. Тогда «Скайрокет» остался бы висеть на одном замке внутри B-29.

Эта ужасная возможность, а также вопрос о лобовом сопротивлении «Скайрокета» в момент отщепления, когда маленький самолет может начать полет несколько быстрее самолета-носителя, или несколько медленнее его, или задержаться в фюзеляже носителя, вместо того чтобы отделиться от него, заставили нас с Джорджем обратиться к аэродинамикам.

Аэродинамики терпеливо, основываясь на научных данных, доказали нам, что «Скайрокет» рассчитан на отцепление и должен отцепиться. Но их доказательства не очень убедили нас. Настойчивые утверждения инженеров должны были подтвердиться на практике, то есть именно нашим полетом. Согласившись, что инженеры правы на девяносто процентов, мы стали искать те десять процентов, которые отвели на их ошибку.

«Суперфортресс», который распотрошили на заводе в Эль-Сегундо, сам по себе представлял аэродинамическую проблему. Будет ли он летать с большой выемкой в фюзеляже? Инженеры снова убеждали нас, что бомбардировщик не разрушится. Но мы с

Джорджем продолжали рыться в диаграммах двигателей и уравнениях, чтобы самим удостовериться в правильности инженерных расчетов. Ведь тот день, когда ошибка непременно обнаружится, неумолимо приближался.

Группа инженеров во главе с Кардером нетерпеливо предвкушала отцепление и запуск двигателя в полете. Инженеры рассчитывали, что их машина превзойдет самолет Х-1 военно-воздушных сил, намного перекроет его достижения, показав скорость порядка М = 1,8 и даже М = 2, то есть в два раза больше скорости звука, что было возможно после освоения запуска «Скайрокета» с комбинированной силовой установкой и перехода к запуску варианта только с ЖРД. С уверенностью и нетерпением будущих отцов люди в кабинетах фирмы Дуглас не сомневались в результатах. Если все получилось на бумаге, остается только ждать дня, когда расчеты претворятся в жизнь. Теперь они редко сталкивались с Джорджем и со мною. А как на деле достигнуть ожидаемых результатов, как практически осуществить труднейший полет — это предоставлялось нам. Время от времени чье-нибудь бодрое лицо показывалось в дверях нашей рабочей комнаты — нас спрашивали, как идут дела. В этих случаях Джордж, сидя за письменным столом, поднимал глаза и коротко отвечал: «Продвигаются…»

Спустя четыре месяца после заказа из Эль-Сегундо пришло извещение, что переделанный вариант самолета «Суперфортресс» готов для отправки к нам. Мы с Джорджем полетели туда для перегонки самолета на базу. В отличие от Мюрока в Эль-Сегундо было прохладно. С океана дул ветер, и я замерз в своем видавшем виды костюме цвета хаки. За восемь километров от берега чувствовался запах соленой воды.

По ту сторону аэродрома, у ангара фирмы Дуглас, стоял огромный бомбардировщик, готовый к полету. С нами должны были лететь два механика, чтобы со своих мест в хвостовой части самолета внимательно наблюдать за четырьмя двигателями на случай возникновения пожара. Прошло много времени с тех пор, как я летал на тяжелом грозном военном самолете — четырехмоторном бомбардировщике, подобном В-24. Это было в годы войны на Тихом океане. Этот В-29 значительно больше, но на нем нет никакого вооружения, никаких бомб — ничего, кроме большой, продуваемой сквозняками выемки посредине. Кто знает, может быть, это заслуженный ветеран, летавший в конце войны на Тихом океане под огнем зенитной артиллерии. Сейчас у него была другая цель.

Средняя часть фюзеляжа, вмещавшая когда-то тонны черных бомб, была усилена в продольном направлении узкими

алюминиевыми балками. Предполагалось, что эти балки должны выдержать нагрузки, которые возникнут во время выполнения машиной своего необычного задания. Мы с Джорджем осмотрели переделки, пессимистически представляя себе, как эта машина будет слушаться управления в полете.

Мы неохотно забрались в самолет, чувствуя себя героями, решившимися вылететь на самоубийственное задание. Джордж подал знак к запуску механику, который стоял у двигателя номер два.

— Ну, Бридж, будь что будет!..

Словно четыре большие ветряные мельницы разорвали воздух впереди нас. Облегченный бомбардировщик прогрохотал по взлетной полосе и низко прошел над аэродромом. Мы не хотели сразу уходить за пределы аэродрома, а предусмотрительно сделали круг: надо было проверить, действительно ли самолет может летать или выемка, безжалостно проделанная в его брюхе, — слишком ощутимая рана, в громадной степени увеличивающая сопротивление.

Самолет вел себя прилично! Пока инженеры правы. Облегченно вздохнув, мы уселись поудобнее и направились в сторону остроконечных гор, за которыми лежал Мюрок. Мы сидели одни в большом застекленном носу самолета. Под нами проплывали долины, горы, пустыня, и мы вспоминали о временах, когда на рассвете поднимались на четырехмоторных бомбардировщиках и летели над водными просторами: Джордж — в Европе, я — над Тихим океаном. Мы говорили о войне. Тогда Джордж летал на B-24 и был сбит при налете на Плоешти. Высоко в необъятной тишине, окружавшей нас со всех сторон, мы говорили о своих ранах, о войне.

Нужно было проделать несколько предварительных испытаний.

— Давай пикнем и посмотрим, что это за штука, — ведь ее чуть не перерезали пополам, — предложил Джордж.

Мы вернулись к делу, которое сдружило нас. Наклонив овальный застекленный нос самолета к пустыне, до которой было три с половиной тысячи метров, Джордж осторожно ввел самолет в пикирование.

Сзади, за круглой дверцей, в огромную выемку врывался воздух. Он ревел у обнаженных боков бомбардировщика, свистел в бесчисленных проводах и трубах. Через проход в бомбовом отсеке я осмотрел новые шпангоуты. Оказалось, что выступающие дюралюминиевые края только слегка вибрировали. Никакого закручивания или волнистости обшивки, никаких признаков перенапряжения. Инженеры и на этот раз были правы. Джордж

вывел машину из пикирования.

— Достаточно! Сначала осмотрим продольные балки на земле, а потом уже будем увеличивать нагрузку на них.

Через двадцать минут мы приземлились на базе, которая, словно аванпост первых переселенцев, была единственным обитаемым местом в Мохавской пустыне.

* * *

Мы были удовлетворены управляемостью B-29, и теперь нас задерживало только отсутствие модифицированных самолетов «Скайрокет». Они должны были вскоре прибыть. Это время мы использовали для дополнительного просмотра программы испытаний, внося в нее всевозможные меры предосторожности. Нам предстояли сложные полеты — предварительные состязания перед большой схваткой, в результате которой «Скайрокет» на жидкостно-реактивном двигателе должен будет достигнуть максимальной высоты и скорости. В последние два месяца мне иногда удавалось забывать о предстоящем ответственном полете. Да и какая польза постоянно думать о нем? У меня хватит времени смело встретить этот полет, когда наступит час. Я просматривал программу испытаний со стороны, как будто она предназначалась для кого-то другого. За один год я научился отлично владеть собой в сложных и критических ситуациях, нередких в моей новой специальности. Да и сам «Скайрокет» таил в себе столько нового, неизведанного, отличаясь от всех самолетов, которые когда-либо поднимались в воздух. И вот этого, еще не изученного исследователя с комбинированной силовой установкой теперь будут носить, как орел носит в когтях ласточку, и доставлять на высоту, на которой человек может существовать только в тесном высотном костюме.

Как и раньше в сложных полетах, все шло постепенно, словно между прочим. На этот раз главная трудность заключалась в сочетании ТРД и ЖРД. Хотя в общей программе испытаний отводилось определенное место самолету с комбинацией ЖРД и ТРД для исследования околозвуковых областей, три успешных отцепления в полете с двойной силовой установкой, требуемых ВМС и НАКА, позволили бы легче подойти к будущим тяжелым полетам с одним только ЖРД. Это было не так уж плохо, так как мне не придется встретиться сразу со всей проблемой в целом. Сначала мы определили бы, насколько целесообразно отцепляться в полете и успешно ли запустится жидкостно-реактивный двигатель.

Пока можно было не спешить с достижением предельных высот или скоростей — они будут достигнуты на машине с ЖРД. План Ала Кардера не предусматривал внезапных скачков — всего предстояло достигать постепенно. Только тогда, когда иного выбора нет, летишь в новое. Самолет с ТРД и ЖРД давал мне хорошую предварительную тренировку.

* * *

Модифицированный самолет со смешанной силовой установкой был доставлен на грузовике из Эль-Сегундо вскоре после того, как мы перегнали B-29; его установили рядом со своим собратом. За исключением двадцатисантиметровых крючков спереди и сзади в верхней части фюзеляжа, которыми он крепился к носителю, самолет был идентичен тому, на котором я летал до сих пор. Удерживаясь на самолете-носителе своими крючками и четырьмя обхватами, смонтированными на бомбардировщике, «Скайрокет» плотно прижимается к B-29. Для отцепления Джордж нажимает кнопку того самого механизма, который он применял для сбрасывания бомб над Европой. Предполагалось, что после отцепления крючки должны автоматически убираться в фюзеляж «Скайрокета» и закрываться маленькими створками.

Для испытания механизма сбрасывания B-29 был установлен на гигантские домкраты, что позволяло заводить под него и подвешивать на место «Скайрокет», а затем отцеплять его на высоте около полуметра. Перед фактическим полетом, когда убирались домкраты, «Скайрокет» висел под носителем в сорока пяти сантиметрах от поверхности взлетной полосы.

На худший случай, если «Скайрокет» не сумеет отцепиться или после отцепления «полезет» внутрь B-29, мы с Джорджем условились, что он даст приказ экипажу покинуть самолет-носитель, а затем резко задерет B-29 и таким образом избавится от «белой бомбы», как уже прозвали «Скайрокет». Если этот маневр не даст положительного результата, нам обоим придется выбрасываться любыми способами.

Первый полет был назначен через две недели после прибытия новой машины. Настало время осуществить разработанную на земле программу испытаний. Пока механики подвешивали «Скайрокет» под B-29 и проверяли топливную систему, я еще раз прорепетировал последовательность движений, которые предстоит делать в полете. Джордж последовал моему примеру в кабине B-29.

* * *

Завтра утром придет конец ожиданию. Полет был назначен на восемь часов. Взлет на рассвете не обязателен, так как сила ветра у земли не имела значения для большого самолета «Суперфортресс». А вот на большой высоте, где предполагается отцепить «Скайрокет», сила ветра будет важным фактором. Предстоит длительный полет. Час полета «Скайрокета» после его успешной отцепки от носителя я использую для испытаний. Когда ЖРД перестанет работать, у самолета еще будут полные баки для работы ТРД. Завтра не придется долго и кропотливо набирать высоту — туда меня доставят «бесплатно», сохранив весь запас топлива, которое можно будет целиком использовать для исследований. Завтра большой день для «Скайрокета» — если только он гладко отцепится. Но уже ничто не могло разубедить меня в целесообразности отцепления. Завтра посмотрим.

Бессмысленно гадать о том, как пройдет отцепление. Здесь я не волен! Я избрал этот путь и был крепко связан со всеми его превратностями. Теперь уже не время сомневаться. Чтобы обеспечить успех, были приняты все меры. Завтра к полудню первый полет останется позади и приблизится следующий.

Гудела установка для кондиционирования воздуха, жужжали над головой жуки с твердыми панцирями, с легким щелканием ударяясь о металлический абажур лампы над кроватью. Жуки ползали и по журналу, лежавшему у меня на ногах. Было десять часов вечера, и, чтобы избавиться от этого жужжания, щелкания и ползанья, пришлось выключить лампу.

В темной, нагревшейся за день комнате мною опять овладели сомнения. Как бы тщательно я ни готовился, что-то всегда можно забыть. Вдруг в плане испытания осталось непредусмотренным именно то затруднение, о которое я споткнусь. Баранья голова! Меня разозлили собственные опасения. Таинственное затруднение, так беспокоившее меня, наверняка предусмотрено в ходе двухмесячной подготовки к полету. К чертям его! Спать, спать…

От успокоительного сна меня поднял свист. Это был тот же ужасный вой, который будил меня в прошлом году перед каждым полетом на «Скайрокете» с ЖРД. Три тридцать. Я снова завернулся в горячую, сухую простыню. Когда-нибудь я просплю зов «Скайрокета».

Еще два часа забытья, и раздается звон будильника. Пора идти на аэродром, окутанный предрассветным полумраком. У топливных резервуаров производилась сложная операция заправки «Скайрокета» для полета с отцеплением. Земля и воздух

были пропитаны влагой — должно быть, ночью прошел дождь.

На границе пустыни, за близнецами-ангарами военно-воздушных сил, маячил темный B-29. Под ним у бомбового отсека висел, как гигантская крылатая бомба, белый полированный «Скайрокет». Вокруг изуродованного бомбардировщика, возвышавшегося над «Скайрокетом», возились техники, заправляя «Скайрокет» топливом из огромного кислородного бака. В своих белых мерцающих костюмах из пластмассы и капюшонах они напоминали членов какой-нибудь тайной религиозной общины. Покрытый толстым слоем инея шланг, по которому подавали жидкий кислород при температуре — 183 °C, лежал на бетоне и уходил в бок машины. Глубоко внутрь самолета-носителя заходил хвост «Скайрокета», а из боков круглого лоснящегося фюзеляжа из-под B-29 выступали хрупкие крылья. Под ним, покачиваясь, свободно свисали черные шланги, через которые подавались перекись водорода и спирт. По словам Мак-Немара, до сих пор при заправке не было никаких неприятностей. Самолет будет готов часа через два. Значит, я успею позавтракать, прежде чем сообщат данные о ветре.

После легкого завтрака в почти пустой столовой я направился к ангару фирмы Дуглас. Лазурные полосы флуоресцирующих лампочек горели в рабочих комнатах инженеров. Все, кто принимал участие в разработке плана этого испытания, шли сюда, чтобы в последний раз обсудить детали полета. Когда я проходил мимо, к шкафу за летной комнатой, Джордж спросил меня, подняв голову от письменного стола в своем маленьком кабинетике:

— Ты уже был на аэродроме? Как идет заправка?

— Прекрасно. А как погода?

— Облачность меньше четырех баллов.

Джордж снова занялся своими графиками. Мы будем тесно связаны друг с другом в сегодняшнем полете, но сейчас нам было уже не о чем говорить. Теперь предстояло точно выполнить намеченный нами план, и мы уединились, сосредоточившись на той части полета, за которую каждый из нас отвечал.

На этот раз вместо высотного костюма на мне был уже не новый перегрузочный костюм цвета хаки, облегавший тело, как перчатка, и хорошо знакомый парашют, с которым я совершил пятьдесят полетов на экспериментальном самолете. Мой красный с выбоинами защитный шлем лежит на письменном столе рядом с наколенным планшетом, где записана последовательность действий, которой нужно будет придерживаться в полете. Не один раз испытанное снаряжение действовало на меня успокоительно — ведь его применение входило в программу

испытаний, когда-то казавшихся делом далекого будущего.

— Пока, Джордж, встретимся на взлетной полосе.

Элмер Баттерс — секретарь разработки, один из представителей фирмы Дуглас — предложил подвезти меня к самолету.

На пути к концу взлетной полосы, вдоль дорожки, в полосах легкого тумана стояли экспериментальные и опытные самолеты военно-воздушных сил с серебряными обшивками, в которых отражался ранний рассвет. Диковинная стая! Грузные, приземистые военно-транспортные самолеты казались особенно большими рядом с маленькими, хрупкими истребителями. Ряды самолетов выглядели беспорядочными. Своеобразная выставка новых машин.

Передо мной была самая оригинальная из этих машин — «Скайрокет». Баттерс вплотную подъехал к B-29. Два механика приветствовали меня несколько искусственными улыбками и заботливо помогли справиться со снаряжением. По свисающей из кабины лесенке под большим крылом бомбардировщика я поднялся в темную, как пещера, носовую часть машины. Мне передали снаряжение, и я отправился в хвостовую часть по проходу, чтобы осмотреть «Скайрокет» на месте его подвески. За стеклом круглых дверей я увидел «Скайрокет». Он висел, закрепленный своими крючками в замках и охваченный с боков присоединенными к бомбардировщику широкими металлическими обхватами с мягкими прокладками. Фонарь кабины «Скайрокета» был откинут назад; топливо со свистом испарялось.

Если произойдет авария и легковоспламеняющееся топливо на «Скайрокете» загорится, Джорджу придется немедленно избавляться от него. На этот случай я напрактиковался быстро вылезать из подвешенного самолета. Тогда нужно будет отбросить фонарь вверх и выпрыгнуть на боковые площадки носителя. Широко расставив ноги над «Скайрокетом», придется подождать, пока он отделится, а затем подняться по короткой лесенке в носовую часть самолета и присоединиться к экипажу B-29.

Два месяца назад Пит Эверест, летавший на задание по отцеплению самолета X-1, едва успел вылезти, когда сигнал о пожаре в его самолете заставил летчика B-29 быстро сбросить его. Когда X-1 отцепился, Пит ухватился за лесенку и повис снаружи бомбардировщика. Самолет с ЖРД, однако, не взорвался, пока не ударился о землю в пустыне. Место взрыва обнаружить было нетрудно — там зияла воронка диаметром в пятнадцать метров.

Через бомбовый отсек послышался голос Джорджа Янсена:

— Бриджмэн готов?

Капитан приготовился взойти на борт своего корабля. Он на ходу быстро давал экипажу последние указания. Вот показался в проходе в кабину верх его защитного шлема. Его лицо было строго и решительно. Не дай бог, если найдется какая-нибудь неисправность. Он кивнул мне, продолжая производить осмотр. Члены экипажа хорошо знали придирчивый характер и острый язык Джорджа и старались избежать его замечаний. Янсен не нашел никаких неполадок. Перед вчерашним сбором всех участников полета он отдельно провел совещание своего экипажа, составленного из добровольцев — служащих фирмы Дуглас, и тщательно проинструктировал каждого о действиях в десятках возможных аварийных случаев. Экипаж внимательно слушал своего командира. Этот экипаж был далеко не таким опытным, как тот, с каким он совершал налеты на Плоешти. Добровольцы никогда не летали на больших высотах, где нужно было пользоваться кислородными приборами, и Джордж чувствовал большую ответственность за их безопасность. И в самом деле — человек мог погибнуть из-за неправильного пользования, кислородным оборудованием.

— Ну как, все готовы к полету?

Джордж продолжал осматривать кабину, за ним по лесенке поднимались остальные — два сканера, второй летчик Верн Паупитч и два человека, выделенные для оказания мне помощи при посадке в «Скайрокет».

Теперь нельзя было терять ни секунды. У «Скайрокета» испарялось топливо, в котором я нуждался на режиме набора высоты после сбрасывания. Мы договорились с диспетчером, что B-29 взлетит сразу после того, как Джордж сообщит о нашей готовности. Для наблюдения за взлетом собралась целая толпа. Здесь были работники фирмы Дуглас, военные летчики, вставшие для своих испытаний, а также инженеры других разработок. Сегодня «Скайрокет» будет вторым экспериментальным самолетом в мире, который отцепится и запустит двигатели в полете.

Джордж опустился на сиденье перед большой приборной доской и, повернув голову, сказал мне:

— Ветер южный. Мы можем заходить с любого конца озера. Нам везет, правда? Удастся сэкономить время.

— Готов к запуску! — сообщил Янсен на вышку управления полетами и спросил у Верна: — У вас все в порядке?

— Все в порядке. Готов к запуску.

Большие винты закрутились. Шланги и провода убраны со «Скайрокета», и зрители попятились назад. Внизу люди

наблюдали за движением руки Джорджа.

Четыре двигателя дружно заревели, из-под колес были убраны колодки.

— Сообщите на вышку, что мы готовы к выруливанию, — приказал Джордж второму летчику. До выруливания «Суперфортресса» на взлетную полосу Джордж еще раз проверил работу моторов. — О'кэй!

Мы вырулили на простор.

— Ко взлету готовы, Верн! — услышал я слова Джорджа, сказанные им второму летчику по переговорному устройству. Громоздкая машина получила разрешение на взлет.

* * *

Экипаж молчит. В нашем бомбовом отсеке над самой взлетной полосой висит посудина, наполненная легковоспламеняющимся топливом. Мы сидим на узких скамейках, изогнутых по форме боков фюзеляжа бомбардировщика. Напротив меня двое механиков, которые должны следить за шлангами; один наблюдает за летчиками, другой пристально глядит куда-то через мои плечи. Большой тяжелый бомбардировщик со своим необычным грузом подпрыгивает вдоль взлетной полосы и, оторвавшись, какое-то мгновение неустойчиво покачивается над границей аэродрома. Управляя машиной, Джордж быстро отдает приказы, и вот мы уже набираем высоту по широкой спирали на пути к месту отцепления.

Начинается утомительный набор высоты. Джордж осторожно устанавливает угол набора высоты и скорость, выжимая всю мощность из двигателей. Прошло пятнадцать минут. Три тысячи метров. Я включаюсь в кислородное питание В-29. Еще десять минут, и высотомер у стола штурмана показывает пять тысяч четыреста метров. Вибрирует фюзеляж, шумят двигатели. В самолетном переговорном устройстве тихо. Джордж будет говорить только тогда, когда появится необходимость. Мне тоже не хочется болтать — все мои мысли поглощены предстоящим отцеплением. В бомбардировщике сквозняк. Чтобы согреться, я двигаю руками и ногами.

Пять тысяч четыреста метров!

Через двадцать минут мы достигнем девяти тысяч метров, и бомбардировщик ляжет на прямой курс. На этой высоте я пересяду в «Скайрокет», висящий внизу. Жестами я прошу людей, сидящих напротив и тяжело дышащих в своих масках, помочь мне

перебраться в «Скайрокет». Они встают, чтобы помочь мне справиться с длинным кислородным шлангом, который протянется до «Скайрокета». Поворачивая голову, Джордж произносит:

— Счастливого отцепления, Бридж!

Сидящий рядом с ним морской летчик жестом прощается со мной и я направляюсь к бомбовому отсеку в сопровождении своих помощников. Открывается дверца, и из холодной впадины начинает дуть жестокий сквозняк. Как в поезде на площадке вагона, ветер ревет, визжит вокруг самолета, подвешенного прямо подо мной, всего в одном метре. Даже пленный, привязанный «Скайрокет» кажется мне надежным. Этот самолет я хорошо изучил. Теперь ему недолго оставаться пленником. Скоро он отправится в самостоятельный полет.

Протягивая вперед ноги, я скольжу на своем парашюте вниз, через проход, в похожую на каноэ кабину «Скайрокета». Пока я поворачиваюсь и просовываю ноги в носовую часть, помощники поддерживают кислородный шланг, чтобы он не мешал мне. Глубоко вдыхаю кислород, задерживаю дыхание и отъединяю кислородную проводку от системы В-29, одновременно включаясь в питание от «Скайрокета». Мои помощники закрывают фонарь и запирают его. Уютно, как в могиле… «Скайрокет» я знаю хорошо и в его кабине сразу успокаиваюсь. Хорошо знаком мне и порядок запуска ТРД. Остается двадцать минут.

Сквозь остекление фонаря «Скайрокета» я вижу в проходе В-29 людей в кислородных масках. Очень холодно. Слабое освещение в темном фюзеляже не разгоняет тусклых сумерек. Если в этом первом полете все пройдет хорошо, то отцепление даже безопаснее, чем взлет с земли на ЖРД, так как подо мной большой запас высоты.

Турбореактивный двигатель работает почти на полную мощность. В реве самолета-носителя «Скайрокет» издает звук, который напоминает шум работающей в шкафу швейной машины. В этом полете всего понемногу: четыре поршневых двигателя, один турбореактивный, а через пятнадцать минут к ним прибавится четырехкамерный жидкостно-реактивный двигатель.

Я слышу свое дыхание — резкий вдох и выдох. Слева, в углу, находится индикатор подачи кислорода, который дышит вместе со мной. Два белых сегмента на черном циферблате со щелчком сходятся, когда я вдыхаю кислород из баллона, что справа от меня. Прибор открывается и закрывается, словно рыбий рот. Развлекаясь, я ускоряю дыхание и наблюдаю, как увеличивается скорость движения маленького ротика. Он щелкает то быстро, то медленно, следуя за моим дыханием.

Между «Скайрокетом» и «Суперфортрессом» промежуток сантиметров в тридцать, и через боковое остекление фонаря я могу смотреть вниз, на землю, с высоты восьми тысяч пятисот метров. Кажется, я узнаю горы. Ведь это озеро Эрроухед? Нет, не оно. Это становится любопытно. Черт возьми, где же мы находимся?

Я спрашиваю Джорджа:

— Джордж, где мы сейчас?

— Я управляю своим самолетом, а ты — своим! — Джорджу не нравится болтовня по СПУ.

Молчание нарушает Кардер. Он находится на озере, недалеко от того места, откуда я начну заход на посадку.

— Как держится температура газов за лопатками турбины?

— Устойчиво, Ал.

Включается Джордж. Он запрашивает скорость и направление ветра на высоте девяти тысяч пятисот метров. С вышки сообщают данные.

— О'кэй, Билл, выходим на прямую.

Мы прекращаем набор высоты и ложимся на прямой курс, уходя от озера. Время, которое потребуется для прибытия к месту сбрасывания, Джордж определяет по истинной скорости, а также по скорости и направлению господствующего ветра.

Сегодня пятница. После окончания полета меня ждет уикэнд[22] на прохладном пляже, катание на доске, вечера во внутреннем дворике вокруг костра с зажаренной тушей и озаренное улыбкой лицо девушки, которая лучше меня катается на доске. Обычно все бывает тихо, спокойно, как-то особенно хорошо. Остроты кажутся необыкновенно смешными, а бифштексы с запахом дыма — удивительно вкусными. Неделя в пустыне тянется слишком долго. Господи, хоть бы не подкачать!.. Это может случиться с минуты на минуту. Мне смертельно надоели озеро, жара, одни и те же лица. Скорей бы покончить с этим.

— О'кэй, Бридж, — слышится голос Джорджа в моем темном ящике, — до отцепления пять минут.

Через пять минут он отцепит меня, и я начну самостоятельный полет. Теперь я могу думать только об этом моменте… На моем наколенном планшете карточки и путевая карта. Верхняя карточка предписывает за четыре минуты до отцепления начать заливку. Я помню все действия и могу совершить их с завязанными глазами, но строго следую тому, что записано на карточках. Тикает секундомер. Я смотрю на счетчик оборотов, слежу за температурой газов за турбиной. Четыре

минуты. Пора заливать! Стрелки приборов одновременно заколебались и остановились.

Джордж разворачивается на сто восемьдесят градусов назад, к озеру, и для достижения максимальной скорости разгоняет машину на пологом снижении, чтобы при сбрасывании «Скайрокет» не оказался в закритической области полета. В момент сбрасывания скорость полёта B-29 будет почти равна его критическому числу M, то есть скорости, которая лишь незначительно превышает закритическую скорость «Скайрокета». Вчерашние и завтрашние летные характеристики по скорости только слегка будут перекрываться здесь.

Три минуты. Две минуты. Пытаюсь шутливо послать воздушный поцелуй двум лицам, которые наблюдают за мной из люка бомбардировщика. Мне хочется этим жестом показать, что я спокоен, да и разве он не подходит к моей роли? Неожиданно для себя я действительно успокаиваюсь.

Кнопка, с помощью которой Джордж сбросил столько черных бомб на Плоешти, почувствует прикосновение его пальца и освободит меня из этого мрачного ящика. Так темно, что трудно даже прочесть показания некоторых приборов, размещенных в нижней части приборной доски. Надо будет сказать Алу, чтобы там поставили осветительную лампочку.

— Сейчас ты начнешь самостоятельный полет, — сообщает Джордж и ровным, спокойным голосом начинает отсчет по нисходящему ряду чисел: — Десять, девять, восемь, семь…

Я положил руку на тумблер включения испытательной аппаратуры и жду, когда Джордж дойдет до цифры пять.

— Шесть, пять… — Ага, вот оно! Одна ладонь на ручке управления самолетом, другая на рычаге управления двигателем. — Четыре, три, два… один! Сброс!

Замки и обхваты открываются — белое блестящее тело падает. Сто пятьдесят метров пролетаю, как лифт, почти отвесно.

Я вырвался из темного фюзеляжа B-29 и внезапно вижу мир в ярком дневном свете. Итак, «Скайрокет» свободен. Я гладко отцепился от самолета-носителя и теперь могу действовать свободно. Все прошло благополучно. Но не время торжествовать. Быстро включаю четыре камеры ЖРД. Они заработали. Теперь нужно управлять огромной мощностью. Хотя самолет сбалансирован на кабрирование, он дает осадку и все еще теряет высоту. Щурясь от солнца, я проверяю давление в системе ЖРД. Все стрелки манометров находятся в зеленых секторах шкал. Самолет прекратил осадку, и высотомер показывает, что потеряно семьсот пятьдесят метров. Перехожу на режим набора высоты. Выполняя задание, увеличиваю скорость полета в процессе

просадки. Для этого слегка отдаю ручку от себя, затем беру ее на себя и перехожу к набору высоты. Впереди меня дрожит длинная носовая штанга. Это изобретенный мною индикатор закритической скорости полета — по степени дрожания штанги я определяю, как далеко захожу в закритическую область. Слишком велик угол набора — и носовая штанга дрожит, как туго натянутая тетива. Чуть-чуть отдаю ручку от себя. Нет, слишком много. Снова на себя — теперь надо тонко рассчитывать. Если на вывод уйдет слишком много времени, ЖРД будет использован непроизводительно. Это время пригодилось бы мне для горизонтального полета на высоте 12 000 метров. Если я сделаю вывод слишком энергично, машина окажется на закритическом угле атаки. Набирая высоту, я иду почти вертикально вверх со скоростью M = 0,85, чуть меньше критического числа M = 0,9. Самолет набирает высоту, словно небо его засасывает. Стрелка высотомера на приборной доске подкрадывается к цифрам 10500, 11500, наконец, 12000 метров. Перевожу машину в горизонтальный полет. Она быстро разгоняется в разреженном воздухе.

Тряска! Хорошо, значит скорость уже M = 0,91. Самолет продолжает набирать скорость; тряска еще не прекращается, хотя я достиг M = 0,92 скорости, где тряска обычно исчезает. Тряска продолжается… 0,93; 0,94. Может быть, это потому, что я очень высоко… Но тряска очень необычна, она становится все сильнее. Осматриваю приборную доску и нахожу ответ — температура газов за лопатками турбины больше нормы на 260 °С. Я резко убираю рычаг управления двигателем до положения «Малый газ», но делаю это с опозданием, и двигатель сдает. Он выбрасывает пламя, теряет тягу и останавливается. Меня бросает на приборную доску. Двигатель мстит, не прощая мне неосторожной невнимательности. Тотчас же одна за другой прекращают работу и камеры ЖРД.

Теперь стало совсем тихо, и я слышу свое дыхание и свист воздуха, разрезаемого фонарем кабины. Тряска при M = 0,9 на мгновение отвлекла мое внимание. Прошло десять секунд, как прозвучало предостережение, а я сидел спокойно и не слышал его. Видно, обычная настороженность покинула меня, и я разозлился. На этот раз машина перехитрила меня. Слишком много неожиданностей таит в себе машина, чтобы летчик мог позволить себе ошибаться. А моя ошибка несомненна. Для турбореактивного двигателя на такой высоте не хватало воздуха, а когда самолет клюнул носом, ракетное топливо отхлынуло от ЖРД, оставив камеры без достаточного питания. И все это произошло за каких-нибудь десять секунд.

Самолет летит со скоростью M = 0,8 в пустынном небе по длинной глиссаде планирования. Мое дыхание и свист встречного потока воздуха, омывающего фонарь кабины, — единственные признаки жизни. Все как во сне, странном, призрачном сне, в глубине которого притаился ужас, но мне не хочется будить себя. И даже ужас кажется нереальным.

Я двигаю рычаги управления потерявшего тягу самолета и чувствую, что он еще имеет скорость. Сон исчезает, и я сознаю, что самолет в аварийном состоянии.

Чак Игер в полутора километрах позади меня. Мы предвидели этот случай. Отсюда можно легко спланировать. Я вижу, что аэродром слева, не очень далеко. Не отдавая себе отчета в том, что происходит, я с любопытством пялю глаза на белый слой инея. Он быстро нарастает на фонаре, затвердевает и закрывает небо, землю, горизонт, аэродром…

Я не вижу, как самолет распарывает воздух, прокладывая путь вниз, но мне отчаянно хочется вернуться на землю. Такое же чувство я испытывал в дни обучения полетам, когда происходила какая-нибудь маленькая неприятность. Что ж, это естественная реакция. Даже после многолетних полетов первоначальный, почти непреодолимый инстинкт все еще живет во мне. Правда, теперь он поддается контролю. Человек никогда не привыкает к страху, он просто привыкает жить с ним. Со временем это чувство становится менее острым, но оно никогда не бывает приятным. У страха всегда одно лицо.

Нужно время, чтобы сообразить, как выйти из этого положения. Прежде всего надо как-то выиграть время. О'кэй! Уменьшаю скорость. Так… Машина не горит. Чем дольше я продержусь в воздухе, тем больше времени будет для оттаивания остекления фонаря. Я знаю только одно: солнце и дно озера находятся сзади.

Сквозь обледеневшие стекла фонаря еще можно различить свет и мрак. Я разворачиваюсь на 180 градусов со скоростью 465 километров в час — наивыгоднейшей скоростью планирования. Теперь солнце светит прямо в кабину. Должно быть, я лечу к озеру. Дорогу сможет указать Чак. Но прежде чем обратиться к нему, я считаю вслух. На цифре «один» мой голос слегка дрожит, но к десяти он звучит почти нормально.

— Чак, у меня обледенел фонарь. Я ничего не вижу. Быстрее нагони меня и сообщи мое положение.

— Хорошо, Билл.

Теперь Чак, вероятно, уже поблизости. Он пролетает надо мной, а затем заходит под бессильный «Скайрокет», выясняет, что случилось, и сообщает мне без обычных цветистых выражений:

— Ты планируешь на север. Аэродром справа и…

Радио отказывает на половине фразы. Последняя спасительная нить обрывается. Машина слепа и беспомощна. Едва ли не сильнее страха невыносимо тягостное чувство одиночества. Стальная цепь неотвратимо и мгновенно меняющихся событий крепко сковывает меня. Стоило отказать одной части машины, как с промежутками не больше секунды прекращают работу остальные части.

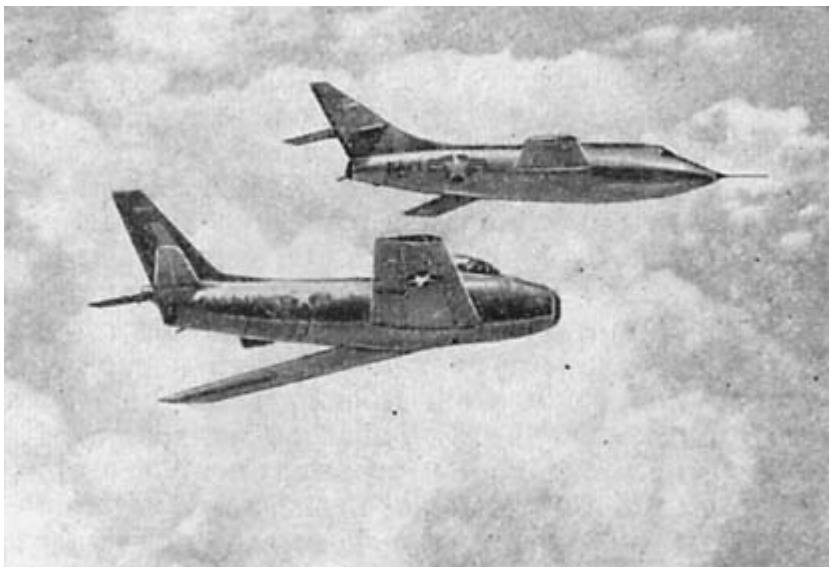


Рис. 4. «Скайрокет» и сопровождающий самолет-наблюдатель F-86

Я лечу против солнца, вероятно, над озером в сторону гор, но теперь этого никак нельзя проверить. Подумай хорошенько, без паники. Выход есть. Надо избавиться от топлива. Должен же я найти выход из этой темной, тесной трубы, которая бесшумно несет меня по бескрайнему небу.

Начинаю аварийный слив, быстро проверяю сетевые выключатели. Все они включены, но генератор не дает тока. С остановкой турбореактивного двигателя замер генератор, а за ним и радио. Так вот в чем дело! Впрочем, нет, не то. Ведь есть еще реле, которое должно автоматически включать в цепь аккумулятор, когда прекращается подача электрического тока. Значит, оно тоже отказало.

Но вот меня осеняет. Я вспоминаю, что существует ручной переключатель. Я с облегчением включаю его — и словно свет внезапно вспыхивает в тихой, темной комнате: в мой безмолвный кокон врывается голос Игера.

— Ал, я нахожусь прямо над ним и уверен, что он ничего не видит… К тому же он не слышит моих сообщений. — Спокойный, мягкий голос Чака сразу все изменил. Игер быстро, настойчиво вызывает меня: — Билл, ты слышишь меня? Покачай крылом, если ты слышишь меня.

Проходит секунда, и я отвечаю:

— О'кэй, Чак! Я слышу тебя. Я исправил эту штуку и слышу тебя.

Радио молчит, затем Игер говорит:

— Ну, дружище, ты сам хотел быть летчиком… летчиком! — Чак сообщает мне мое положение: — Ты точно к югу от озера, Билл. Продолжай держать прежнее направление. Я приведу тебя.

Спокойный, уравновешенный голос Игера будет выводить меня на посадку. Он поведет меня, словно находясь в моей машине. Если он допустит ошибку в расчете, мне уже не удастся исправить ее. Чак должен быть точным. Я следую его голосу и снижаюсь. Переднее стекло фонаря бело от инея, как потолок. Вслепую начинаю снижение по спирали и пытаюсь запустить турбореактивный двигатель. Не запускается. Опять пытаюсь.

Совершить посадку на «Скайрокете» вслепую я не смогу. Это новое дело, и мне придется испытать немало острых ощущений, прежде чем все кончится. Некоторый опыт в посадках по приборам я получил на пассажирских машинах, где всегда помогают три других человека и специальные приборы. Но «Скайрокет» лишен таких преимуществ.

— Билл, выпусти шасси и закрылки. Мы приближаемся к озеру.

Я выполняю указание Чака.

— Два градуса влево. Так держи. Один градус влево, чуть выше.

Чак наводит меня на взлетно-посадочную полосу на дне озера. Еще раз пытаюсь запустить турбореактивный двигатель. Он дает вспышку! Рычаг управления двигателем находится в правильном положении, и двигатель запускается.

— Я видел клубы дыма. Тебе удалось запустить двигатель?

Чак продолжает давать указания. Как только двигатель заработал, восстановилась герметизация кабины и остекление фонаря начало быстро оттаивать. Впереди, в двухстах пятидесяти метрах под собой, я вижу взлетно-посадочную полосу. Чак таки вывел меня как раз на место. Я не сообщаю ему, что теперь вижу. Пусть, ведь он делает замечательную работу. Потом можно будет и пошутить…

— Два градуса, держи так. Один градус… О, многовато. Теперь выпускай воздушные тормоза.

Опустившись ниже меня, чтобы проверить выпуск шасси, он продолжает давать указания для посадки. Затем он опять занимает место рядом со мной и тут видит, как блестит на солнце мой старый красный защитный шлем. Теперь ему ясно, что я больше не нуждаюсь в его указаниях, но моя шутка, видимо, вовсе не развеселила его.

— О'кэй, морячок, расчет сделан. Дальше действуй сам. Посмотрим, как получится у тебя.

Он быстро уходит и предоставляет мне завершить посадку самому. «Скайрокет» касается земли. Я откидываюсь на спинку сиденья, открываю фонарь. В кабину врывается горячий воздух пустыни. Ал Кардер и все остальные приближаются ко мне, быстро шагая по дну озера.

Ал Кардер заметно взволнован, но разговор между Игером и мною перед самым приземлением, видимо, восстановил его самообладание. Что ж, ожидание слепой посадки «Скайрокета» с остановленным двигателем кого угодно привело бы в изнеможение.

Пока Ал приближался к застывшему «Скайрокету», я и не пытался вылезти из машины и сидел, бессильно опустив руки на колени. Когда принесли лесенку и приставили ее к фюзеляжу, я сделал вид, что занят осмотром кабины. Когда моя задержка уже могла вызвать подозрения, я нетвердыми шагами сошел вниз по лесенке. Смущенно улыбаясь, я смотрел на ведущего инженера. Он стоял внизу, готовый принять мой шлем. Разве это не удивительно? Еще раз экспериментальный самолет в целости доставлен на аэродром. Опять я добрался на нем назад, на землю.

Инженеры и механики облепили «Скайрокет».

— Похоже на срывной режим в компрессоре.

— Что ж, если турбореактивный двигатель не может работать на той высоте, куда его доставит ЖРД, самолету придется подняться не выше 10 500 метров.

Сейчас я мечтал об одном — уйти от самолета и нырнуть в волны большого, прохладного Тихого океана. Мне не хотелось ни с кем говорить, но предстояло длительное послеполетное совещание, которого так нетерпеливо ждут инженеры. Все они будут задавать вопросы о работе отдельных частей машины. Восемь инженеров с важными вопросами. Еще один, от силы два часа — и я смогу исчезнуть. Но с одним человеком я бы очень хотел поговорить — с Чаком Игером. Прежде чем присоединиться к группе инженеров, собравшихся в летной комнате, я позвонил Чаку в его кабинет в ангаре военно-воздушных сил:

— Чак, я очень благодарен тебе за сегодняшнюю доставку на землю.

Игер, по-видимому, удивился:

— Что ты, всегда рад помочь… в любое время… Я только по-настоящему забеспокоился, когда ты не отвечал… Всегда рад помочь тебе.

Я опять так же неловко попытался выразить ему свою благодарность.

Где-то за пределами ангара по радио раздался голос Джорджа Мабри:

— Через пять минут послеполетный разбор.

Глава XVIII

«Скайрокет» со смешанной силовой установкой уже без всяких происшествий успешно закончил еще два отцепления и запуска в воздухе, предусмотренных новым контрактом. Не прошло и месяца, как он был передан в соседний ангар НАКА для продолжения обширных исследовательских работ. Теперь этот комитет мог быть уверен в том, что отцепляемый экспериментальный «Скайрокет» с ЖРД и ТРД легко и довольно надолго проникает в околозвуковую область, в которой было еще так много невыясненного. И в данном случае, как и со всеми другими модификациями «Скайрокета», заказанными для НАКА, мы должны были сообщить этому правительственному органу, до каких пределов можно довести исследования. Одно из серьезных ограничений заключалось в том, что на «Скайрокете» с ТРД нельзя было подниматься выше 10 500 метров. Это табу давало возможность достигать скорости, соответствующей числу М около 1,1. Таким образом, летчикам НАКА не удастся устанавливать на этом самолете рекорды, но зато за один полет они будут получать в четыре раза больше испытательных данных, чем на первом варианте «Скайрокета», взлетавшем с земли.

Теперь ожидал испытаний последний, наиболее удачный вариант модификации «Скайрокета» — с силовой установкой, состоявшей только из ЖРД. Пока самолет еще носил опознавательные знаки авиации военно-морских сил, можно было отложить полеты на установление рекордов высоты и скорости. Когда наконец самолет медленно ввезли на грузовике в ангар после томительно длительной перевозки по пустыне, настроение у всех членов бригады поднялось. Его поставили рядом с первым вариантом «Скайрокета» и здесь должны были готовить к важному полету. Очертания этого самолета очень напоминали контуры его собрата, но были более благородными. Воздухозаборники по бокам фюзеляжа отсутствовали, а там, где у первого «Скайрокета» было выхлопное сопло ТРД, фюзеляж имел плавные обводы и был гладко отполирован. При закрытом фонаре он становился строго обтекаемым, только хрупкое на вид стреловидное крыло и выступающий стабилизатор нарушали безукоризненность очертаний.

Почти неуловимые изменения сделали машину какой-то незнакомой. Этот самолет совершал посадку с остановленным двигателем и поднимался на высоту, которой до сих пор не достигала ни одна другая машина. Да, он предназначался для рекордных скоростей и высот!

Ожидалось, что самолет с ЖРД поможет решить важные задачи. Заслуга в этом будет принадлежать всем, кто так или иначе расчищал ему путь в небо. Это был самолет, который мог летать быстрее и выше, чем любая машина до сих пор. Все стремились как можно скорее поднять его в воздух и с энтузиазмом работали над решением проблем, связанных с этим сложным полетом.

Первоочередной задачей было проникновение в глубь еще не исследованной области. Предстояло освоить работу ЖРД с увеличенным запасом топлива. Эта система еще не была проверена, и Ал Кардер, который недоверчиво относился к старому жидкостно-реактивному двигателю, не собирался идти на риск с новым, более сложным. До сих пор фирма не теряла самолетов во второй фазе испытаний «Скайрокета». Ал намеревался и дальше следовать по этому пути. Военно-воздушные силы насчитывали уже три взорвавшиеся машины Х-1. Эти машины соперничали со «Скайрокетом». Кардер твердо решил провести испытания, не потеряв ни одного самолета. В течение двух недель новая жидкостно-реактивная система проходила тщательные наземные испытания.

Наконец был назначен день. Однажды утром, когда я приземлился после обычного полета на первом варианте «Скайрокета», Ал сообщил мне, что отцепление и запуск ЖРД в полете состоятся через две недели. Я со дня на день ждал этого сообщения, и все-таки оно показалось мне внезапным и вызвало давно знакомое беспокойство.

Снова началась тренировка. Хлопотливые приготовления не давали мне думать о том утре, когда состоится этот полет. Я составил план защитных мероприятий. В основном это было делом тренировки. Один из уголков моего мозга все двадцать четыре часа в сутки был занят новой машиной.

Я пытался предусмотреть все особые случаи и один выход из положения заменял другим, лучшим.

Когда механики подвешивали «Скайрокет» под «Суперфортресс», находившийся на домкратах, я вместе с Янсеном повторял порядок действий в полете, отрабатывая отцепление. Для этого полета требовался высотный костюм, а я не надевал его со времени отъезда из Дейтона. Теперь я каждый день после полудня садился в кабину в полном снаряжении и дышал под избыточным давлением в затрудняющем движения тесном шлеме, который касался верха фонаря. В шлеме я едва мог поворачивать голову.

Сначала отработка дыхания под давлением с одновременным координированием движений, которые мне придется делать в

полете, шла медленно. Дыхание под избыточным давлением само по себе требовало большого внимания, пока оно не становилось почти автоматическим. Во время полета эта автоматичность необходима — ни на секунду нельзя отвлечься от быстрой смены движений, из которых складывается управление самолетом. В одно мгновение может решиться судьба полета. Я должен одновременно и говорить, и дышать под давлением, и выходить из непредвиденных положений, и управлять самолетом. Занимаясь утомительным процессом обратного дыхания, я заставлял себя говорить и одновременно включал и выключал в нужной последовательности различные тумблеры.

Ежедневные полчаса в неудобном высотном снаряжении изматывали меня, раздражали нервы, особенно если мне не удавалось действовать достаточно быстро. Под палящим июльским солнцем только в прохладном бассейне базы я избавлялся от физического и нервного напряжения. Проплыв раз двадцать туда и обратно в хлорированной, ослепительно сверкающей на солнце воде, я ложился на горячую кромку бассейна и снова возвращался к мыслям о летном задании.

* * *

Ну что ж, на этот раз я сам полез на рожон и, уж если разобьюсь, виноват буду сам. Эта заключительная серия полетов может привести меня в неисследованную область таким беспомощным, каким бывает человек, повисший на конце длинного и хрупкого сука. Она может привести меня туда, где в безоблачном, акварельной голубизны небе самолету грозит опасность рассыпаться на куски, а человеку — бесследно исчезнуть. Инженеры изучали эту область с помощью логарифмических линеек, и не мудрено, что они настроены оптимистически. Но их оптимизм не заражал меня — не мог же я обманывать самого себя. Мы должны были совершить прыжок на полчисла М и достигнуть скорости около тысячи шестисот километров в час. Я решился на эти полеты не без колебаний, но решал все-таки я сам. И как бы ни давил на меня тяжелый груз сомнений, я все равно полетел бы, потому что в этих полетах мне открылось бы что-то новое, а тяга к открытиям у меня всегда была сильнее инстинкта самосохранения.

Новый самолет был задуман как экспериментальный самолет с околозвуковой скоростью. Но каждый раз, когда от него пытались получить немного больше, чем имели в виду сначала, результаты превосходили все ожидания конструкторов. Но теперь

перед самолетом было поставлено исключительно серьезное задание: он должен был достичь таких чисел М и таких высот, каких ни один самолет даже не пытался достичь. Что может произойти с самолетом на такой скорости? Какие новые неизученные явления подстерегают там смельчака? Некогда существовал звуковой барьер, который преграждал путь дерзкому самолету, пытавшемуся проникнуть дальше. Какие барьеры нужно преодолевать теперь?

Если «Скайрокет» терял тягу, у него не было иного выхода, кроме снижения. Но если во время вынужденной посадки под ним не было высохшего дна озера, не было и шансов на благополучный исход полета. Вполне реально и возникновение флаттера[23] на расчетных скоростях — коварного явления, наступающего внезапно: вы его слышите, вы его чувствуете, и один из органов управления вашего самолета — элерон, часть хвостового оперения, — разрушается, охваченный действием таинственной силы, до сих пор господствовавшей в неисследованной области, куда мы держали курс.

Начинка «Скайрокета» была совершенно новой, также новы и неожиданны были и те неприятности, которыми он грозил летчику-испытателю, — механические отказы. Машина упорно сопротивлялась своему назначению, а ее создатели не менее упорно добивались, чтобы она подчинилась воле человека. Маленький просчет, незначительная неисправность — и никак не удается завершить тот или иной процесс.

Обо всем этом я думал в послеобеденные часы, лежа у бассейна. Теперь инженерам уже не приходилось подробно консультировать меня. Летное задание было разработано. При его формулировании были решены два важных для глубокого исследования сверхзвуковой области вопроса: на какой высоте и с какой скоростью. Хотя инженеры стремились быстрее выяснить, что там происходит, они не считали возможным быть особенно требовательными к «Скайрокету» в его первом полете. Здесь все были единодушны. После отцепления мне предстояло подняться до 12 000 метров, затем перейти в горизонтальный полет и, включив все четыре камеры ЖРД, разогнать самолет до скорости М = 1,5 (1770 километров в час). По израсходовании топлива нужно будет сделать разворот на 180 градусов, спокойно спланировать назад и совершить посадку на дно высохшего озера за один заход, так как сделать второй заход будет уже невозможно. Если полет пройдет успешно, «Скайрокет» перегонит самолет Игера Х-1 на 0,1 числа М, или на 122 километра в час. Пройдет полдня, ночь — и наступит утро полета.

В конференц-зале с классными досками, заполненными

цифрами и диаграммами, за длинным металлическим столом состоялся последний предполетный инструктаж. За два часа задачи каждого были проверены и уточнены. Все хорошо знали свои обязанности. Все части задания составили безупречное единое целое.

Теперь события развивались быстро, как образуются летом грозовые тучи. В четыре часа все кабинеты опустели, и мне больше нечего было делать. Передо мной на письменном столе лежало летное задание. Я знал это задание наизусть, так же твердо, как дважды два — четыре, четырежды четыре — шестнадцать.

Какие враги подстерегают меня в полете? Я волновался больше, чем во время войны перед налетом на японцев. Тогда я не был одинок.

Передо мной было три противника: «Скайрокет», неизвестность и я сам. В победе только над одним из них я могу быть уверен, и эту уверенность надо использовать до конца. Я должен подготовить себя к любым непредвиденным неприятностям, не позволять себе теряться. Но могу ли я быть уверен, что не растеряюсь при встрече с каким-нибудь совершенно незнакомым явлением. Я постарался тщательно разработать порядок действий, но если случится непредвиденное, мне придется полагаться только на свой рассудок.

Время, труд, надежды — все было вложено в самолет стоимостью четыре миллиона долларов. И он был передан под мою ответственность. В накуренной комнате слышалось только гудение электрических часов. Четыре тридцать. Надо убить еще полчаса, прежде чем можно будет позволить себе выпить. На мой взгляд, в пять часов было вполне прилично зайти в офицерский бар.

Несмотря на все трудности и опасения, я не жалел, что взялся за выполнение программы испытаний, и только тягостное ожидание полета действовало мне на нервы. Несколько месяцев я крепко держал себя в руках, поэтому предполетные пятнадцать часов не имели уже такого большого значения.

Игер оставил на столе, за которым проходило совещание, журнал «Тайм» с большим портретом Дугласа Макартура, вернувшегося из Японии. Полчаса я убил, просматривая журнал, и теперь мог пойти в бар.

По палящей жаре я потащился в клуб. Там в затемненных комнатах с металлическим запахом кондиционированного воздуха я присоединился у бара к своим друзьям-летчикам. Никто не говорил о своем объекте разработки. У длинной стойки бара не было никого, с кем можно было обсудить завтрашний полет

или, вернее, поделиться чувством ожидания этого полета. Здесь не было людей, имевших отношение к нашему проекту. Никто не шутил, как перед боевым вылетом на Сайпане, когда все переживали одно и то же чувство страха, когда Хэл Беллью поднимал рюмку к груди, имитируя слова напутствия, которые обычно произносил Миллер: «Джентльмены, я думаю, что все обойдется без неприятностей». Баз был давно мертв. «Усталые рейдеры Миллера», некогда реальные, как эта минута, теперь больше не существовали. А со временем также канут в вечность и сегодняшний вечер, и завтрашний день, и предстоящий полет.

В завтрашнем полете я буду одинок. И в баре я чувствовал себя одиноким.

Я переходил из одной комнаты в другую по жаре, царившей в офицерском баре и в зале столовой. У стола в дальнем углу сидели Джордж Мабри и Длинный Джон Пит. Я перенес на их стол свой поднос с жареной говядиной, спаржей и салатом. Они были неразговорчивы и сегодня казались мне идеальными соседями по столу. Джордж коротко ответил на несколько моих вопросов о полете, и я вновь мысленно вернулся к полетному заданию. Джон Пит, длинный и худой инженер-электрик, живший рядом со мной на взморье, начал говорить мне об омаре, которого он поймал в конце недели в океане:

— В прошлую субботу я поймал здоровенного омара. — Джон хорошо нырял.

— Как насчет фильма сегодня вечером, Билл? — спросил Мабри. — Я слышал, это довольно интересный фильм по роману Драйзера «Американская трагедия», только его назвали «Место под солнцем».

— Звучит неплохо.

Все же мне хотелось сперва еще раз посмотреть на «Скайрокет». Пока к нему прикасались гаечным ключом, была возможна отмена полета.

— Встречу тебя в кино, но сначала я схожу в эскадрилью.

На мгновение Джордж с любопытством уставился на меня:

— О'кэй, Билл. Увидимся в кино.

Ал Кардер находился в ангаре, наблюдая, как ночная смена технического экипажа затягивала последние гайки. Он заверил меня, что, судя по всему, полет состоится. Оставалось только ждать.

Наверное, лучше было бы посидеть за письменным столом и еще раз продумать полет. Нет, я уже пытался это делать, но это только взвинчивало нервы. Дома я был совсем один. Идея Мабри в отношении кино была лучше всего. В кино я мог бы временами забывать о полете, и к тому же в зале было полно людей.

Когда Монтгомери Клифф стал ухаживать за Элизабет Тэйлор,[24] я перестал смотреть на экран и мысленно возвратился к полету, повторяя технику запуска всех камер ЖРД. О'кэй. Сцена любви прошла, и я опять стал наблюдать за развертывавшимися на экране событиями. Минут десять спустя я вновь возвратился к полету. Мысленно пытаюсь держать скорость M = 0,8. Вот здесь начинаю переводить машину в горизонтальный полет, использую стабилизатор… В некотором отношении мое отвлечение от фильма было хорошим дисциплинирующим фактором; я заставлял свою мысль сосредоточиваться на порядке выполнения задания. Повторив весь порядок действий от начала до конца, я повторял его снова и снова, лишь изредка наблюдая за событиями на экране.

Монтгомери Клифф кончил жизнь в газовой камере, а Элизабет Тэйлор осталась все такой же прекрасной. Кинокартина закончилась.

Я устал. Перед полетом нельзя было выпить. Пришлось идти спать. Мне нужно было хорошо выспаться — я устал от жары, обильного обеда и длинного, напряженного фильма. Одиннадцать часов. Я поставил будильник на пять часов. У меня будет достаточно времени, чтобы забраться в высотный костюм и прийти к ангару к моменту принятия окончательного решения о полете.

* * *

Я проснулся. В комнате было еще темно, впервые я проспал свист «Скайрокета». Сон еще одолевал меня, когда я сел на краю кровати. Я подумал о людях, просыпающихся в восемь часов утра. Ведь большинство людей начинает трудовой день в девять тридцать. Сегодня такой образ жизни казался мне заманчивым. Во мне было мало энтузиазма, когда я сидел на кровати и щурил глаза на маленькую лампочку без абажура. Возможно, что сейчас где-то спали парни, которые завидовали мне, но, как и я, без всякого энтузиазма относились к ожидавшей их в девять тридцать утра работе.

По слабо освещенному коридору я прошел в ванную. Чтобы удобнее чувствовать себя в шлеме, я должен тщательно выбриться. Увидев себя в зеркале, я подумал, что совсем не похож на человека, готового к совершению подвига; в зеркале я увидел всего-навсего свое собственное лицо.

Для того чтобы в этом полете я управлял самолетом как можно лучше, мои капилляры должны быть расширены; нервы

должны быть готовы отозваться на малейшее возбуждение, и в то же время не быть настолько натянутыми, чтобы лишить меня спокойствия. Армию настороженных нервов нужно держать в подчинении до тех пор, пока они понадобятся. Сейчас, когда и база и весь мир погружены в сон, трудно было вызвать в себе энтузиазм.

Я вновь стал внимательно рассматривать свое лицо в забрызганном мылом зеркале над умывальником.

— О'кэй! Ты добился того, чего всегда желал. Дело необычное, неземное. Энергичная деятельность, свобода — они твои. Тебе будут завидовать. Черт побери! Да, ты счастлив, ты действительно преуспеваешь… ты не связан работой от девяти тридцати до пяти. Эти спящие сейчас парни отдали бы свои спальни и кабинеты вместе с ежегодным двухнедельным отпуском за одно твое бритье в пять тридцать утра, когда ты готовишься к ракетному полету на скорости M = 1,5. Ты ведь всегда успеешь выспаться!

Говори, говори — у тебя это неплохо получается. Единственным звуком, нарушавшим мертвую тишину спящей базы, был высокий и продолжительный, точно предвещающий смерть, вой «Скайрокета», заправляемого под крылом «Суперфортресса». Прежде чем отправиться завтракать, проверить данные о ветре и разыскать Кардера в ангаре, я пошел на аэродром посмотреть на свой самолет, который на дальнем конце взлетно-посадочной полосы заправляли топливом из цистерн высотой в два этажа. На этот раз топливо составляло половину полетного веса самолета. В предрассветных сумерках я увидел, как одна из белых фигур, двигавшихся вокруг совершенно белой машины, стремительно ринулась ко мне через огромную тень под B-29.

— Кажется, на этот раз смесь устойчива.

Кислород сегодня выкипал несильно, и заправка должна пойти быстрее.

— Вы, вероятно, сможете совершить взлет часа через два.

Эта часть процедуры подготовки полета обычно задерживала взлет. При полетах с отцеплением и запуском двигателя в воздухе нам не надо было взлетать на рассвете, мы не зависели от ветра у земли; сегодня важен был ветер на высоте. Взлет был намечен на восемь часов.

Солнце уже взошло, когда я покинул место заправки и пошел завтракать в офицерскую столовую. Стало томительно жарко. В полупустом зале столовой вибрирующая система кондиционирования воздуха работала на полную мощность. Я наполовину прикончил яичницу, когда появился Джордж Янсен с

чашкой кофе и тремя пончиками. Он придвинул стул.

— Привет, Джордж! Что, ветер усиливается?

— Нет. Он держится около двадцати восьми километров в час.

Джордж взял несколько страниц лос-анжелосского «Таймса».

— Не нравится мне сильный ветер в такую рань.

Первая страница газеты не привлекла моего внимания, и я быстро пробежал глазами третью, заполненную фотографиями.

Янсен читал спортивные новости. Вдруг он посмотрел на меня.

— Ты был на аэродроме?

Я кивнул в ответ.

— Как погода?

— Я еще не был на метеостанции. Хочешь еще кофе?

— Нет.

Он доел пончик и встал.

— Позавтракал? Пойдем посмотрим погоду.

В новом «шевроле» Джорджа мы поехали на метеостанцию. От погоды и ветра на высоте будут зависеть направление и место отцепления. Получив метеоданные, мы направились к ангару. Ал Кардер ждал нас у ворот.

— Скажите на милость, где вы оба были? Нам ведь нужно выяснить погоду.

В это утро Кардер был возбужденнее, чем обычно. Джордж прервал его:

— Ал, мы уже получили метеоданные. Ветер на высоте усилился, но дует с севера.

— Значит, ветер изменил направление, будь он проклят! Теперь градиент хуже, чем вчера. Пойдите-ка к Мабри и заставьте его нанести на карту новый маршрут полета.

Известие об изменении погоды не повлияло на состояние духа постоянно уравновешенного Мабри. Он записал новые данные и быстро заполнил расчетами четыре страницы.

— Доставьте самолет в точку примерно на десять тысяч метров севернее ранее намеченного места отцепления, — сказал он Джорджу.

— Боже! А не слишком ли многого хотите, ребята? — возразил Джордж. — Севернее на 10 000 метров или на 1000 метров? Вы, кажется, верите метеорологу больше, чем я. Так Бриджмэн может закончить свой полет в районе Каталины… Я не хочу отцеплять его так далеко от дна озера.

Высказав свои доводы, он добавил:

— Пойду на компромисс с вами… пять тысяч метров! — Он ждал, что скажет Мабри.

Аэродинамика трудно было переубедить.

— Вот что, Джордж, — он посмотрел на свои расчеты. — Если вы собираетесь сбросить его ближе к озеру, то ему придется возвращаться с разворотом.

Летчик уступил:

— Мне все равно, пусть решает Бридж.

Я согласился с Мабри. Со времени его прибытия на базу я научился доверять ему. Он в равной мере заботился о получении летных данных и о безопасности полета, летчик же беспокоился только о безопасности полета. Кроме того, я знал, сколько «Скайрокет» может планировать в случае отказа ЖРД. Я сумею дотянуть до аэродрома от того места, на которое указал аэродинамик.

— Давай согласимся с Мабри. Я предпочел бы не отцепляться слишком близко от озера.

— О'кэй, — взмахнул рукой Янсен. — Тебе виднее, ведь полетишь-то ты!

* * *

Пора было надевать сложный высотный костюм, который должен был защитить меня в таком полете. Майор Стам, специалист по высотным костюмам, озабоченно суетился вокруг меня, пока я неуклюже залезал в длинное белое белье, которое надевалось под костюм. Затем он помог мне натянуть на ноги тесный костюм. Майор обязан был проследить за тем, чтобы шнуровка была правильной и все застежки — молнии — были должным образом закрыты. Малейшая утечка воздуха из системы костюма в случае нарушения герметизации кабины на больших высотах — и мое тело взорвется, как воздушный шар.

Я стоял около двадцати минут, пока специалист занимался шнуровкой костюма. Пригонка, связанные с нею небольшие движения и бесконечное стояние действовали мне на нервы.

— Доктор, не думаете ли вы, что пора кончать?

Однако штанины все еще не были застегнуты на молнии, а верхняя часть костюма болталась сзади.

— Можно ведь часть этого обезьяньего костюма надеть в самолете!

Я вышел из ангара и по раскаленному белому бетону направился к стоянке. Верхняя часть моего костюма цвета хаки отвисала сзади, как кожура банана. Мои длинные худые ноги казались в этом костюме еще более тонкими из-за больших ботинок на меху. Когда я шел, кислородный баллон подпрыгивал

на моем бедре, а проводка моего белого защитного шлема, который я нес в руках, волочилась по земле. Сзади следовал Стам с моим парашютом.

Зеленая автомашина фирмы Дуглас ожидала нас. В ней сидели Тед Джаст — аэродинамик, новый помощник Мабри, и Иоргенсен — инженер по жидкостно-реактивным двигателям из Эль-Сегундо. Иоргенсен кивнул мне головой и, вздохнув, сказал:

— С добрым утром!

Когда мы садились в машину, из ангара вышло несколько человек.

— Как я счастлив!

Я произносил эту фразу, стараясь подбодрить ею себя, и в сотый раз повторял порядок действий.

— «Как я счастлив, счастлив я, ну и счастливый же я парень…» — настойчиво повторял я, как патефонная пластинка, пытаясь припомнить мотив незамысловатой итальянской песенки.

— Счастье, счастье, счастье мое…

Мы подъехали к вышке управления полетами, и я направился туда с полетной документацией, чтобы получить разрешение на вылет от военно-воздушных сил.

— Я счастлив, что на мою долю выпало совершить этот полет. Это большое дело, мне многие завидуют…

Два F-86 прогревали двигатели на рулежной дорожке, когда мы проезжали мимо них. Это были мои истребители прикрытия — Игер и Эверест.

Как правило, инженеры молчаливы. Иоргенсен и Джаст не были исключением. Мне понравилось, что они молчали, пока ехали к месту заправки. До вылета оставался один час, и механики заканчивали подготовку самолета-носителя и «Скайрокета» к полету. Они поздоровались со мной. Сегодня больше механиков, чем обычно, бросилось мне навстречу, чтобы помочь подняться по стремянке. Обнаженный до пояса, с черной от загара грудью, Ральф Уэллс подал мне парашют и широко улыбнулся, услышав мою песенку «Как я счастлив…» Он рассмеялся и покачал головой.

Нос самолета B-29 был направлен на опрятные белые бетонные квадраты взлетной полосы — на восток. В овальной металлической кабине было жарко, как в печке. Самолет был пуст, и только «Скайрокет» висел сзади нас в бомбовом отсеке, выпуская, словно чайник, струйки белого пара. Он был похож на круглую обтекаемую торпеду.

— О'кэй, Билл, давайте наденем остальную часть снаряжения.

Майор опять начал шнуровать костюм. Он нервничал, затягивая и отпуская сотни петель.

— Поверните голову. — Ему никак не удавалось закрепить шлем на месте.

— Теперь немножко в эту сторону.

Раздраженный, я резко повернул голову. Потребовалось много времени, чтобы правильно надеть шлем. В тесном высотном костюме и шлеме в жару было трудно оставаться терпеливым.

— Доктор, к чертям! Вы возитесь с этой штукой уже пять минут. Наденете ли вы ее когда-нибудь?

Через входной люк до нас доносились голоса механиков: — «Скайрокет» в этот полет берет две тысячи пятьсот килограммов легковоспламеняющегося топлива — в случае аварии этого достаточно, чтобы взорвать всю базу…

Поднявшись в самолет и увидев меня с майором, все еще продолжавшим возиться со шнуровкой, они сразу же умолкли. За ними поднялись на борт Джордж и Верн Паупитч.

* * *

— Ветер дует с востока; мы можем взлететь теперь в любое время. Ты готов?

Я кивнул головой. Янсен принял на себя командование кораблем. Майор медленно сошел по лесенке вниз, входной люк закрыли.

Из жары пустыни B-29 несет свой необычный груз и специально подготовленный экипаж в холодное бескрайнее небо. Проходит сорок пять минут. В наушники слышу, как Джордж проверяет направление и скорость ветра на высоте 9000 метров. Весь экипаж работает в кислородных масках, а я снимаю свою, задерживаю дыхание и вставляю в защитный шлем стеклянный лицевой щиток. Теперь все мое тело, за исключением рук, защищено, и я стал получать кислород под давлением, начав применять обратное дыхание. Эта трудная процедура встревожила двух человек, сидевших напротив меня.

Десять тысяч пятьсот метров. Янсен поворачивает голову и жестом подает мне знак. Время настало. Я нетвердо встаю, вместе со мной встают механики, следящие за кислородными шлангами. Мы направляемся в продуваемый потоком бомбовый отсек, к «Скайрокету».

Фонарь закрыт, и я загерметизирован в «Скайрокете». Мне необходимо немедленно проделать десять операций; они стоят по порядку в списке на моем наколенном планшете:

а) вставь разъем в кислородную систему «Скайрокета»;

б) застегни на замок поясные и плечевые ремни;

в) хорошо запри фонарь;

г) включи вентилятор, чтобы не запотел козырек;

д) поставь аварийный выключатель кабины в положение «Закрыто»;

е) осмотри кабину;

ж) поставь стабилизатор в положение минус 1,5;

з) отрегулируй кислородное питание;

и) проверь работу воздушных тормозов.

Пройдет двадцать минут, и Джордж даст мне сигнал: «До отцепления — пять минут». Пока все в порядке. Гигантская энергия «Скайрокета» дремлет. Сейчас самолет всего лишь неодушевленный предмет, холодный и немой, как могила. В нем нет ни жизни, ни звука. Слышу только шум пульсирующей крови в сердце и сильный хрип в легких, вдыхающих кислород.

— Джордж, на какой мы высоте?

— Подходим к девяти тысячам метров.

Звук его голоса усиливается резонансом внутри шлема.

Я чувствую, как самолет-носитель делает разворот. Давление внутри шлема огромное. Через двадцать минут давление на виски, глаза и уши становится почти невыносимым. Кислородный вентиль открыт полностью, чтобы удовлетворить условиям на всех высотах до 24 000 метров. Каждые пять секунд я впускаю воздух в рот, тысяча один, тысяча два, тысяча три, тысяча четыре… Выдуй воздух обратно. Набор высоты и горизонтальная площадка потребуют всего три или четыре минуты. После этого я смогу снять проклятую штуку.

— Четыре минуты до отцепления!

На моем наколенном планшете записаны последующие девять действий, которые необходимо выполнить после этого сигнала. Хотя я знаю порядок этих действий наизусть, я все же бросаю взгляд на планшет: «Создай давление в системе ЖРД». Прежде мертвый, самолет начинает понемногу оживать. Самолет вибрирует. Стрелки двенадцати манометров поднялись вверх, когда кран, находящийся рядом с моей ногой, пропускает немного неугомонного жидкого кислорода в топливную систему; раздается звук, похожий на слабый взрыв. Стрелки манометров останавливаются в зеленых секторах шкал.

Почему мне хочется совершить этот полет?

— Билл, три минуты до отцепления.

Есть тысячи парней, которые сделали бы то же самое. Вся шутка заключается в том, что именно я, старый гражданский пилот, занимаюсь этим! Одно неверное движение — и от меня ничего не останется. Почему я сейчас здесь, а не лежу на каком-

нибудь теплом пляже, зарывшись в песок?

В моей голове не должно быть места для таких праздных размышлений. Через несколько секунд мне понадобится большая сосредоточенность. В полумраке кабины сквозь прозрачный лицевой щиток я смотрю на приборную доску.

Замигала красная сигнальная лампочка! Обрати внимание! Давление в первой камере ЖРД начинает падать. О боже мой, нет… не сейчас, когда мы уже так близки к цели.

После всей проведенной подготовки я должен сообщить Кардеру об этом отказе:

— Ал, давление в первой камере падает.

Я быстро докладываю об отказе людям, находящимся на озере и ожидающим отцепления «Скайрокета». Стрелка манометра, которая сначала пошла несколько вниз, задержалась, затем снизилась еще немного. Это означает отмену отцепления.

Итак, сегодняшний день — не тот день, которого я ждал. Мое время еще не пришло. Система не функционирует должным образом, и сейчас полет будет отменен. На следующей неделе мне опять придется повторить все сначала.

На земле знают, что полет будет отменен, но инженеры никогда не сдаются без вопросов:

— Как быстро падает давление? Каков темп падения?

Вопросы бессмысленны, и я с раздражением и сарказмом сообщаю им о быстром и безнадежном падении стрелки манометра: — 1800, 1600, 1400… Хотите, чтобы отцепление состоялось?… Стрелка устойчиво показывает 1400. Хотите, чтобы отцепление состоялось?

Для того чтобы система действовала эффективно, давление должно быть между 2500 и 1800 фунтами на квадратный дюйм.

Кардер резко прерывает перепалку:

— Отцепление отменяется. Доставьте самолет обратно.

Никаких возражений быть не может.

— О'кэй. Готовлюсь к аварийному сливу топлива.

Эверест, пилотирующий самолет-наблюдатель, летит рядом с «Суперфортрессом», слышит мое предупреждение и повторяет его:

— Готовится к аварийному сливу топлива.

То же предупреждение передается по радио на землю. Три тонны топлива выливаются в воздух, а оно стоит 1000 долларов. «Суперфортресс» оставляет зону отцепления и возвращается на базу, а тяжелый «Скайрокет» продолжает оставаться в его бомбовом отсеке.

Ударов по мячу не было. Штрафных не было. Счет не открыт.

Две недели спустя мы снова пытаемся повторить полет. Но за

две минуты до отцепления механик, находившийся в хвостовой части «Суперфортресса», сообщил, что из выхлопной трубы турбины медленно выходит белый пар. Кардер и на этот раз отменил испытание. И так продолжалось полет за полетом в течение трех напряженных месяцев. Прошла зима, а многообещающее испытание по отцеплению «Скайрокета» с ЖРД от самолета-носителя не было проведено.

Каждый месяц машину дважды готовили к полету и поднимали на самолете-носителе в воздух, а находившиеся на земле инженеры-испытатели запасались терпением и ждали, щурясь на яркое солнце пустыни. Но на протяжении всего этого периода в последние пять минут перед отцеплением всегда что-нибудь отказывало, и «Скайрокет» доставлялся обратно. И каждый раз отцепление могло состояться. Перед каждым безуспешным полетом приходилось мучительно принуждать себя к выполнению опасного задания, которое каждый раз отменялось. Шесть раз подряд я повторял сложную процедуру надевания высотного костюма, шесть раз я передавал мое полетное задание на вышку управления полетами, а затем в холодном «Суперфортрессе» ждал, когда наберем заданную высоту. На этой высоте я покидал остальной экипаж и залезал в «Скайрокет».

Обычно неисправности выявлялись за четыре минуты до отцепления, когда я тянул на себя рычаг, создающий давление в системе ЖРД. Один из двенадцати круглых манометров, которые оживали вместе с массой других приборов, находящихся передо мной, отказывал, и его стрелка выходила за пределы зеленого сектора шкалы. Давление падало, и я самостоятельно, без каких-либо переговоров с инженерами на земле, докладывал, что отцепление отменяется. Три тонны жидкого кислорода и спирта выливались в воздух, и все на базе видели, что важный полет фирмы Дуглас опять не был завершен.

Большинство неприятностей, как мы установили, вызывалось крайне низкой (-45 °C) температурой на высоте, где, как предполагалось, ЖРД должен был работать надежно. Теплый воздух, попадавший в систему еще на земле, конденсировался и замерзал за время сорокапятиминутного постепенного набора высоты, перекрывая трубопроводы и засоряя краны. Неверное показание или внезапное падение стрелки на одном из манометров фиксировалось на фотопленке. Эти дефекты в сложном и очень чувствительном двигателе терпеливо устраняли. Проблема замерзания трубопроводов была решена: перед взлетом система продувалась сухим газом, удалявшим из нее влагу, скопившуюся там за ночь. Все отстойники, расположенные в низких местах трубопроводов, где могла конденсироваться влага,

были сняты. Инженеры настойчиво устраняли неисправности системы по мере их обнаружения.

* * *

Если отцепление не отменялось в последнюю минуту, перед тем как Джордж начинал отсчет, оно запрещалось еще перед взлетом на земле. Ал находил что-либо вне нормы и отменял полет; это мог быть ветер, состояние облачности или двигатели самолета B-29. Окончательное решение принадлежало Кардеру, а он был непоколебим. Самолет не будет сброшен до тех пор, пока все условия не окажутся безупречными. В эти предполетные утренние часы выявлялось все напряжение, которое испытывал ведущий инженер от огромной ответственности, возложенной на него. Кардер жевал таблетки аспирина, как конфеты, шагая взад и вперед по дну озера в ожидании сообщений от своего экипажа, поднявшегося в воздух, чтобы совершить еще одну попытку.

После третьей неудачи мои два прославленных сопровождающих, летчики Игер и Эверест, взлетавшие каждый раз, чтобы наблюдать за «Скайрокетом» и помогать мне в полете, стали тяготиться своими обязанностями из-за постоянных отсрочек этого важного испытания. Когда я позвонил в ангар военно-воздушных сил с просьбой выделить самолеты сопровождения во время четвертой попытки, Игер, как обычно, растягивая слова, спросил:

— Думаешь, тебе это удастся?

Но полет он все же совершил, правда, в последний раз. После четвертой неудачи ни Игер, ни Эверест уже не появлялись, когда мы обращались с просьбой выслать сопровождающих. Не стоило вставать на рассвете и полет за полетом наблюдать, как «Скайрокет» аварийно сливает топливо. На всякий случай военно-воздушные силы направляли теперь на это важное, но пока бесплодное испытание фирмы Дуглас второстепенных летчиков.

Наши неприятности не были секретом. Никто из имевших хотя бы какое-нибудь отношение к программе испытания «Скайрокета» не мог избежать острот и насмешек личного состава базы. Сначала мы встречали нападки спокойно, но по мере продолжения неудачных полетов шутки стали нас задевать.

Шутки ребят достигли высшей точки в то утро, когда мы обнаружили прибитый к стене ангара щит в полметра с аккуратно выведенной надписью: «Старые «Скайрокеты» не умирают — они только аварийно сливают топливо». Никто из нас не смеялся.

Подготовку к полетам я стал рассматривать как бесполезную

рутину и проводил ее все менее тщательно — ведь все равно «Скайрокет» никогда не будет отцеплен. Это было опасное отношение к делу. Летчик, испытывающий экспериментальный самолет, должен всегда быть на вершине своего искусства, а постоянные отсрочки изматывали и расхолаживали меня. Теперь мне все чаще приходилось только притворяться, что я физически и морально готов к предстоящему полету, а для успешного выполнения задания требовалась настоящая подготовка.

Мало того, что я становился все раздражительнее, в душу еще закралось сомнение. Возможно, я был чрезмерно осторожен; быть может, подсознательно я и не желал этого отцепления. В конце концов все сводилось к несколько низкому давлению в системе ЖРД, а оно, быть может, и не оказало бы никакого влияния на полет. Так или иначе, меня все время манил соблазн отцепиться. Нет! Инженерами-специалистами по жидкостно-реактивным двигателям было установлено, что машина находится в опасности, если давление падает ниже зеленого сектора шкалы манометра. Больше всего меня раздражали мои, принимаемые в последнюю минуту решения об отмене отцепления. Кардер, казалось, знал о противоречиях, в которых я запутался; он всячески старался успокоить меня, одобрял мои решения:

— Ты прав, Билл, не делай этого до тех пор, пока, все не будет в порядке, — настойчиво повторял он.

Несмотря на то что он мне полностью доверял, я все же был доволен, что на самолете есть записывающая аппаратура. Причины всех отказов были зафиксированы ею, и никаких сомнений в причинах отказа от отцепления быть не могло. Хотя никто никогда не сомневался в правильности моих решений, все подтверждалось записью на пленке. Например, отказало давление, и отказ был зафиксирован на пленке. К концу третьего месяца бесплодных попыток я начал вступать в споры с Кардером, когда он отменял полет. Были случаи, когда я убеждал себя в том, что смогу справиться с положением, которое он считал опасным. Ответ был всегда одинаков:

— Не делай этого до тех пор, пока все не будет в полном порядке.

Подчиненные ему инженеры, раздраженные ожиданием, становились все более нетерпеливыми и начали сильнее нажимать на него.

— Послушайте, Ал, вот благоприятный случай. Боже, мы так никогда не запустим его в полете.

Кардер оставался непоколебимым. В любой программе испытаний решающее слово остается за ведущим инженером.

Споры возникали то тут, то там, как дырки в старом водяном

шланге. Люди летно-испытательной станции фирмы Дуглас были чрезвычайно удручены постоянными неполадками и отводили душу в спорах с ведущим инженером и между собой. Но никто из них не решился бы рисковать судьбой десяти человек экипажа в полете, чтобы ускорить выполнение программы испытаний. Точно так же, как и Кардер, они заботились в первую очередь о безопасности.

Напряженное положение в бригаде не исчерпывало всего того, с чем пришлось сталкиваться Алу Кардеру. Дирекция фирмы в Санта-Монике тоже встревожилась. Продленный контракт, полученный нами от военно-морских сил, предусматривал проведение трех успешных отцеплений самолета D-558-II «Скайрокет» с запуском жидкостно-реактивного двигателя в полете.

Прошло три месяца, а мы не продвинулись ни на шаг. На испытания была выделена определенная сумма денег, которые быстро таяли. Скоро военно-морские силы насядут на фирму, требуя от нее действий. Куда ни кинь, всюду складывалась плохая обстановка. Тем не менее Кардер продолжал вести программу испытаний своим путем. Он не потерял ни одного самолета и не собирался этого делать в дальнейшем, независимо от того, нажимали на него или нет.

Получив пятое сообщение о неудаче, на базу приехал Хоскинсон из главной дирекции в Санта-Монике; он редко появлялся в летно-испытательном центре. Хоскинсон хотел посмотреть собственными глазами, почему программа испытаний D-558-II зашла в тупик.

* * *

— В чем дело? Опять не удалось совершить отцепление?

Хоскинсон привык иметь дело с неудачными испытаниями. Он не знал еще ни одной программы испытаний, которая проходила бы безупречно. Но испытания «Скайрокета» доставили ему, пожалуй, больше неприятностей, чем любые другие испытания. Возможно, кое-что из информации о ходе работ не попадало к нему на стол, и он поспешил выяснить, все ли делается правильно, и если нет, то в чем причина неудач.

Приехав на базу, Хоскинсон тщательно проверил все стадии испытания «Скайрокета». Для проверки ему были представлены записи испытательной аппаратуры, пленки, графики — короче говоря, это было неофициальное расследование. Он не упустил ничего, но не мог найти никаких ошибок. Расследование

показало, что «Скайрокету» просто не везло. Неудовлетворительный ответ! Что-то было не в порядке. Возможно, испытания проводились с чрезмерной осторожностью.

— Нужно поставить дело как следует, — предупреждал он. — Вы знаете, что можно быть чересчур осторожным. Осторожность дело хорошее, но тут можно зайти слишком далеко.

Кардеру нетрудно было понять точку зрения начальника отдела. Испытание самолета никогда не считалось безопасным делом, и летчики погибали каждый день. Это были издержки производства.

Кроме того, время было чрезвычайно напряженное, шла война, и в новых сведениях о сверхзвуковом полете крайне нуждались. За последние девять месяцев военно-воздушные силы в летно-испытательном центре Эдвардс уже потеряли шестьдесят два летчика при испытании самолетов, предназначенных для Кореи. Да и там, в Корее, были потери в летчиках.

Тем не менее, в «Скайрокет» были вложены громадные деньги, и отношение Кардера к испытаниям следовало признать благоразумным, если в конечном итоге они дадут хорошие результаты. Хоскинсон хотел убедиться в том, что программа испытаний будет вскоре успешно выполнена.

Полет должен был состояться на следующее утро после прибытия Хоскинсона, и его присутствие было очень кстати. Задание для этого, шестого, полета было таким же, как и для первых пяти.

Вновь была повторена утомительная процедура подготовки к полету. На этот раз нам помешала погода.

Небо было полностью закрыто облаками. Но руководитель отдела летных испытаний фирмы не видел причин для отсрочки испытаний. Фирма и военно-морские силы были на его стороне, а мы упустили удобный случай из-за небольшой облачности. Джордж и я пришли с докладом в кабинет Кардера. Высотный костюм я еще не надевал.

— Что за чертовщина, разве вы не можете совершить полет в такую погоду? — спросил Хоскинсон.

Я напомнил ему:

— А как насчет обледенения?

— У вас будет достаточная скорость, чтобы избавиться от него, — убежденно сказал он.

Кофе, который я держал, остыл.

— Я не делал бы ставку на это.

Сегодня даже Кардеру не надо было убеждать меня в необходимости отменить полет. И Джордж был на моей стороне:

— Я тоже не делал бы ставку на это. Это слишком

рискованно.

Полет опять не состоялся.

Две недели спустя Хоскинсон снова приехал, чтобы присутствовать при шестом полете. На этот раз ему лично довелось проследить за полетом B-29 до намеченной высоты 10 500 метров. Через сорок восемь минут набора высоты один из сопровождающих самолетов-наблюдателей, сообщив о том, что у него сработала пожарная сигнализация, резко пошел на снижение. Усталым голосом Кардер сказал:

— Ну, хорошо, надо выяснить, когда мы сможем получить другой самолет-наблюдатель.

«Через десять минут». Но в действительности это означало двадцать минут.

— Ал, к тому времени, когда сопровождающий самолет нагонит нас, мы потеряем чертовски много топлива. Все держится в норме. Я смогу провести отцепление и с одним наблюдающим.

Впервые за шесть полетов система ЖРД работала нормально. Мы были так близки к цели. Но еще задолго до этого, там, на земле, Ал решил, что отцепление во что бы то ни стало должно произойти только при двух сопровождающих самолетах-наблюдателях.

— Билл, забудь об этом. Держись и жди сопровождающего.

— Но, Ал…

— Ты слышал меня!

За время медленного набора высоты мы уже потеряли сто восемьдесят литров жидкого кислорода, а с этой задержкой потеряли еще больше. Было подсчитано, что потеря 180 литров уменьшала время горизонтального полета на двадцать пять секунд, а это в свою очередь приводило к уменьшению максимальной скорости на 260 км/час, что соответствовало числу M = 0,4.

Пятнадцатью минутами позже новый самолет-наблюдатель, находившийся на пути к нам, сообщил, что его двигатель глохнет и что он идет на снижение… Это решило дело.

— О'кэй, Билл, возвращайтесь назад, — вынужден был приказать Кардер.

Я еще раз попытался убедить его разрешить отцепление.

— Я сказал, возвращайся назад! — Кардер был непоколебим.

Полет отменили, и мне было дано приводящее в уныние приказание аварийно слить топливо.

В шестой раз B-29 доставил «Скайрокет» обратно на аэродром и медленно зарулил на стоянку НАКА рядом с ангаром фирмы Дуглас. Инженерная группа уже вернулась со дна озера и ждала нас. Все молчали.

Идя вместе со мной к ангару, Хоскинсон на этот раз ничего не сказал об отсрочке. Он молчал. Остальная часть экипажа направилась в кабинет Кардера, но Хоскинсон остался в ангаре, у шкафчиков для одежды, наблюдая, как я снимаю костюм. Когда я уже наполовину снял верх, Хоскинсон положил свою руку мне на плечо:

— Вы, кажется, немного похудели? Не принимайте все это близко к сердцу.

Я растерялся и не смог ничего ответить. Хоскинсон хлопнул меня по руке и непринужденно сказал:

— Особенность испытательной работы в том и заключается, что нужно настойчиво идти вперед, пока не добьешься желаемого результата. Пусть неудачи не обескураживают вас.

Он повернулся и быстро пошел в направлении кабинета Кардера.

* * *

Представители НАКА, официально наблюдавшие за ходом выполнения программы, держались очень тактично. Они были готовы в любой момент принять от нас самолет. Было очевидно, что НАКА вовсе не хотел отказаться от идеи установить свои собственные рекорды на «Скайрокете». Если бы это удалось, то слава принадлежала бы этому комитету, а не военно-морским силам. Многие опасались, что, если мы не добьемся в ближайшее время успехов, военно-морские силы не дадут согласия на дальнейшее продолжение испытаний. Главное управление авиации ВМС не собиралось сыпать деньги в бездонную бочку. Решение могло быть следующим: фирма Дуглас просто не сумела справиться с этим делом и НАКА может принять самолет на испытание раньше, чем это предполагалось.

Единственным достижением, которым могла похвастать фирма Дуглас, было то, что группа Кардера не потеряла ни одного «Скайрокета». Лист потерь оставался чистым.

Чтобы как-то восполнить страшную потерю времени из-за отказов, механики работали посменно круглые сутки, а инженеры-испытатели сидели за своими металлическими столами до поздней ночи, устраняя неисправности в «Скайрокете», который не хотел выполнить этот полет. Как бы ни были утомлены и разочарованы механики, они готовили вверенную им машину, как всегда, усердно, аккуратно выполняя свои обязанности, словно всякий раз самолет выводился из ангара для триумфального полета. И каждый раз надеясь, что

полет будет удачным, инженеры, уверенные в том, что выявили и устранили все возможности отказов, размещались на затвердевшем от жары дне мертвого озера, с оптимизмом ожидая сообщений о полете.

Я был исполнителем, которому ни разу не пришлось проявить себя. То, что я, находясь в полной готовности, не мог отцепиться, было похоже на иронию. И теперь день, когда совершится отцепление, может застать меня слабым и истощенным тремя месяцами неудач. Высотный костюм стал свободнее, чем раньше, и его приходилось шнуровать все туже и туже. Теперь у меня уже не было прежнего энтузиазма.

Три месяца тому назад, когда мы начинали это многообещающее испытание, которое должно было доказать, что «Скайрокет» является самым скоростным самолетом в мире, Ал Кардер, ожидая на пустынном дне озера сообщения о нашей первой попытке, беспокойно шагал туда и обратно, подбирая стреляные гильзы, оставшиеся здесь после учебных стрельб периода последней войны. Он заботливо складывал эти гильзы в большой ящик, который хранил в ангаре. Приближалась седьмая попытка отправить «Скайрокет» в ракетный полет в бескрайнем небе, и большой, похожий на сундук ящик был наполовину заполнен гильзами.

Глава XIX

5 апреля 1951 года. Испытательный полет № 24 самолета BMC D-558-II. Прошло два года моей работы на этом самолете. Я провел на аэродроме в пустыне уже две весны. В это утро мы должны были в седьмой раз сделать попытку прорваться в неизвестное: в зону за звуковым барьером. Теперь подготовка к выполнению этого задания стала для нас такой же скучной и утомительной, как для трамвайных вагоновожатых однообразные поездки по одним и тем же маршрутам.

То, что когда-то казалось мне совершенно необычным, теперь было обыденным. Подвешенный под B-29 «Скайрокет», наполовину выступавший из-под его фюзеляжа, и моя высотная экипировка больше не казались странными ни мне самому, ни остальным членам экипажа. Было похоже на то, что в это утро мы взлетим. Ветер был ровным, небо чистое, и моторы B-29 работали исправно. Я должен был еще раз испытать напряжение, которое потребует от меня предстоящий полет.

Экипаж самолета B-29, одетый в излишне сложное обмундирование, принятое в ВВС, научился как следует обращаться с кислородными масками, и первоначальная неуверенность членов экипажа теперь исчезла. За три месяца наших совместных полетов они стали ветеранами этой, казалось, невыполнимой миссии. Люди, обслуживающие мою кислородную проводку, во время длительного набора высоты напоминали пассажиров метро — они смотрели то в окно, то на меня, то на летчиков, то снова в окно.

Во время длительного набора высоты, на всякий случай — ведь может статься, что «Скайрокет» будет сброшен — повторяю в уме порядок действий. Высотомер штурмана самолета-носителя, расположенный справа над моей головой, показывает высоту 7500 метров. В пронизываемом сквозняком переднем отсеке ревущего и вибрирующего бомбардировщика, с трудом набирающего высоту при температуре окружающего воздуха минус 45 °С, холод пробирается сквозь ткань высотного костюма, плотно охватывающего мои ноги. Я похлопываю себя по бедрам и скрещиваю руки на груди. Сделанное мною при этом усилие потребовало увеличения притока воздуха под шлем. В этот момент я думаю о том, что, должно быть, вода в океане на пляже Хермоса-Бич уже начала нагреваться.

Здесь, в самолете, я не могу позволить себе мечтать о предстоящем дне отдыха. Сейчас я уже в полете, и через каких-нибудь двадцать минут мне, быть может, придется призвать на

помощь все свои силы. Я заставляю себя повторить действия при аварийном случае, но мысли вновь возвращаются к дню отдыха.

Восемь тысяч пятьсот метров! Настало мое время. Я встаю и хлопаю по плечу Янсена, давая ему знать, что я — теперь уже в седьмой раз — покидаю его машину. Повернувшись ко мне, Джордж без энтузиазма поднимает руку и сквозь рев и грохот кричит:

— Джентльмены!

А затем, точно копируя моего старого боевого товарища Хэла Беллью, произносит:

— Я думаю, что все обойдется без неприятностей. Все!

Черт возьми! Откуда он узнал эту фразу? Джордж с большим удовольствием наблюдает за выражением моего лица, повторяя эти такие знакомые, но полузабытые слова База Миллера, которые тот произносил перед трудным боевым вылетом. Но рядом со мной механики, следящие за кислородными шлангами, мне надо спускаться вниз, в «Скайрокет», и я поворачиваюсь к Джорджу спиной, так и не спросив, откуда он знает эту фразу. Но в этот самый момент Янсен изрекает еще одну знакомую мне фразу:

— Задай им, Тигр!

Я уверен, что сегодня буду сброшен, и готов к этому. Мои руки пробегают по хорошо знакомым переключателям, рукояткам и кнопкам. Я выполняю все двадцать шесть операций, необходимых для проверки. Проверить исправность пожарной сигнализации… включить сетевые выключатели… открыть кислородный вентиль… проверить радиосвязь с сопровождающими самолетами-наблюдателями и Кардером… проверить связь с Янсеном… Включаю тумблер управления стабилизатором, который ставлю в положение — 1,5°, затем выпускаю и убираю воздушные тормоза. Проверка показывает, что все исправно, и я подготавливаю «Скайрокет» к самостоятельному полету.

Осталось пять минут! Переключись с кислородной системы самолета-носителя на систему самолета «Скайрокет». Дай полное давление кислорода под шлем. Дышать трудно; кажется, что я нахожусь под водой. Включаю питание приборного оборудования кабины. Все в порядке! Открываю вентиль, увеличиваю давление в кабине до соответствующего высоте 10 500 метров.

Четыре минуты! Вот где мы можем снова встретить неприятности. Включаю главный переключатель зажигания. Включаю тумблер давления в системе ЖРД.

Стрелки всех двенадцати манометров ЖРД находятся в пределах зеленых секторов шкал и расположены параллельно, что

говорит о нормальном давлении в системе двигателя. Температура катализатора нормальная. Может быть, все свершится на этот раз! Наконец, все готово для отцепления! Дальше этого мы еще никогда не заходили в своих попытках. Я настороже. Напряжение вдруг увеличивается, и неожиданно для самого себя я чувствую, что взволнован до предела!

Пятьдесят секунд!

Выполняю заученные действия без заминки, наращиваю темп. Включи заливную систему ЖРД, поверни переключатели и рукоятки, проверь показания двенадцати манометров, показывающих давление в системе двигателя, находящегося за мной в пулевидном фюзеляже самолета. Все нормально! Вот и настало время!

В полумраке фюзеляжа B-29 черные циферблаты манометров и их стрелки приковывают мое внимание. Белые дрожащие стрелки показывают нормальное давление, но я продолжаю пристально наблюдать за ними, как факир за коброй, извивающейся под звуки его флейты.

Вдруг серебристая стрелка среднего манометра отклоняется от нормы! В камере ЖРД номер три давление стало падать, и по мере того, как опускается стрелка, мой энтузиазм падает. Опять нужно отказаться от отцепления!

— Не сбрасывай. Отказ!

Ничего не поделаешь. С размаху я выключаю сетевые выключатели, перекрываю кран системы ЖРД, находящийся рядом со мной, выключая тем самым двигатель, и принимаю меры к сохранению самолета. Проделывая все это, я слышу, не веря своим ушам, как Джордж начинает свой десятисекундный отсчет по нисходящему ряду чисел, как будто он не слышал мою команду прекратить подготовку к сбрасыванию.

— Десять, девять…, — медленно отсчитывает он секунды.

Я кричу:

— Джордж, не сбрасывай меня!

Но голос Джорджа не замолкает и продолжает отсчет секунд, а я неистово кричу:

— Ты меня слышишь? Не сбрасывай меня, давление в камере номер три упало!

Никакого ответа.

— …Восемь, семь, — продолжается отсчет.

Джордж не слышит меня, так как нажатием кнопки на штурвале он отключил переговорное устройство. Он не слышит моих неистовых протестов. И, продолжая тщетно кричать, в надежде на то, что он все-таки включит переговорное устройство между секундами отсчета, я действую в бешеном темпе, чтобы

вновь подготовить свой самолет к полету.

Я действую молниеносно. Двумя кулаками бью по панели с кнопками сетевых выключателей и включаю их, затем ставлю ручку управления самолетом в нейтральное положение.

Глухой голос летчика продолжает монотонный отсчет:

— …Пять… четыре…

И все же я пытаюсь докричаться, остановить этот отсчет.

— Не сбрасывай!

Но сомнений быть не может. Выхода нет. Он меня сбросит!

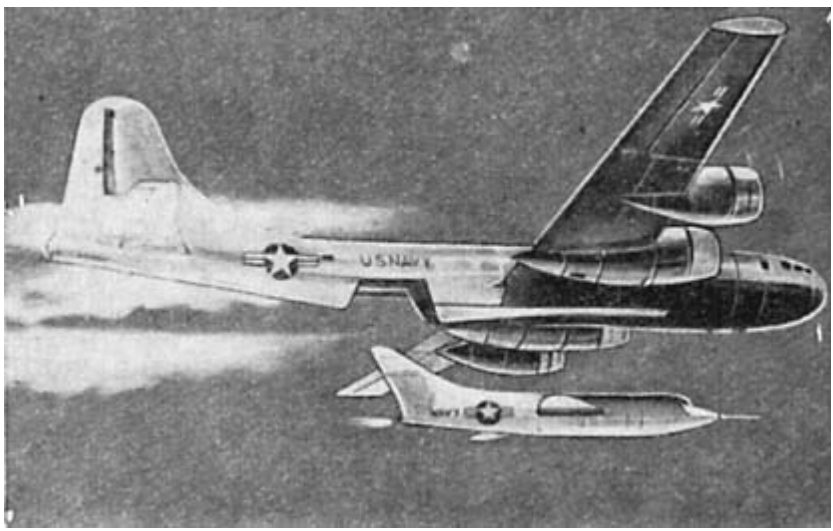


Рис. 5. Момент отцепления «Скайрокета» от B-29

Не забыл ли я чего-нибудь? Боже, не забыл ли я чего-нибудь? Заставляю себя проверить все действия, выполненные мною при включении двигателя «Скайрокета», хотя знаю, что до отцепления остается мало времени, чтобы проконтролировать, правильно ли открыты все краны и включены тумблеры, которые я минуту тому назад закрыл и выключил. Быстро начинаю с самого начала проверять все свои действия по возвращению машины к жизни. За три секунды необходимо принять ряд важных решений… включить ли зажигание первой камеры, рискуя взорваться, или аварийно слить топливо и увеличить шанс на благополучное планирование и посадку на своем аэродроме. Но сливать топливо опасно: если опорожнится только один бак, нарушится центровка машины. Решай скорей!

— …Три… два… один — сброс!

Время вышло! Как только я ныряю из люка самолета-носителя, меня ослепляет яркий свет. Я брошен в самую пучину

небесного океана без спасательного пояса! Это живой, движущийся мир, в котором «Скайрокет» тоже должен быть живым. Машина весом в несколько тонн дает «осадку» с большой вертикальной скоростью и бесшумно падает вниз, как подстреленная охотником птица, уже не способная управлять своим телом.

Живое существо! Я думаю об отце и вспоминаю, что он говорил, когда приехал проводить меня в авиационную школу в Пенсаколе. Тогда он поделился со мной своим тридцатилетним опытом летчика. Он говорил о самолетах так:

— Билл, нельзя думать о самолете только как о машине; это неверно. Самолет — живое существо. Небо — его стихия, и когда ты его туда доставишь, он хочет летать, хочет жить. Тысячи человеко-часов были затрачены на создание сложной нервной системы, которая побуждает самолет лететь, которая заставляет его это делать. Человек, управляющий им, может удержать его от выполнения этой функции. Летчик — вот кто злодей. Но если летчик не впадает в панику, если он доверяет самолету и нажимает на нужные кнопки, самолет будет летать!

Мой отец авиатор, которого я едва знал, провел свою жизнь в самолетах; свое наставление он закончил словами:

— Действуй, действуй и будь летчиком… только помни, когда-нибудь тебе действительно будет туго… может быть, долго ты не встретишься с трудностями, но продолжай летать, и это обязательно с тобой случится.

Да, теперь мое положение было опасным. Все происходило настолько молниеносно, все было так опасно, что казалось какой-то шуткой.

Включаю зажигание первой камеры ЖРД! Проходит шесть секунд, прежде чем двигатель отвечает обнадеживающим взрывом. Машина живет! С надеждой и благодарностью, с быстротой, какая только возможна, я включаю остальные камеры ЖРД. Тяга нарастает взрывообразными хлопками: камера номер два — хлопок… камера номер три — хлопок… камера номер четыре — хлопок… самолет, разгоняемый огромной реактивной силой, увеличивает скорость. Самолет — живое существо. Он обладает огромной энергией, которая хочет куда-то вырваться. После того как Джордж сбросил меня беспомощного в небо, самолет за двадцать пять секунд дал осадку в тысячу метров, но теперь машина постепенно прекращает снижение. Камеры ЖРД каким-то чудом заработали, но при наличии недостаточного давления в камере номер три я не надеюсь на длительную работу всей силовой установки. До тех пор пока в камерах происходит горение, я буду выполнять свое летное задание.

Робко и осторожно я беру ручку на себя, задирая длинный копьевидный нос самолета кверху. Машину трясет. Слишком большой угол набора высоты приводит самолет на границу потери скорости, о чем свидетельствует вибрация штанги, которую я использую в качестве индикатора критического угла атаки. Если я буду слишком долго нащупывать наивыгоднейший угол набора высоты, то израсходую запас топлива, не достигнув высоты 13 500 метров, где по заданию должен сделать площадку на скорости M = 1,5.

Угол сорок пять градусов. Набор высоты происходит с фантастическим ускорением. Машину как бы засасывает в небо, требуется большое внимание для выдерживания скорости M = 0,85. Это число M я буду сохранять на маметре до тех пор, пока приборная скорость не упадет до минимальной. В то время как на маметре поддерживается постоянное число M = 0,85, скорость в разреженном воздухе с набором высоты падает. Мои глаза все время перебегают с указателя скорости на маметр и обратно. Когда скорость по прибору падает до 370 километров в час, я выдерживаю ее, но стрелка маметра перемещается в сторону увеличения числа M. При этом чувствуется огромная тяга, властвующая над всем и предоставившая мне полную свободу и независимость. В этом мире я единственное живое существо, пытающееся убежать от страданий, скуки, желаний и страха.

Я вспоминаю об экипаже самолета-носителя, как о людях, которых я покинул давным-давно. А ведь с тех пор как Джордж сбросил меня, прошло не более тридцати пяти секунд. Теперь есть секунда времени, чтобы сообщить по радио, что полет проходит успешно и, как ни странно, в соответствии с намеченным заданием. Кажется, что прошло ужасно много времени с тех пор, как я говорил в последний раз.

— Джордж, черт возьми, я говорил тебе, не сбрасывай меня.

Эти слова не выражают случившегося, они до смешного нелепы и неуместны.

Пит Эверест, вылетевший после длительного перерыва для наблюдения на самолете F-86, смеется где-то в небе; он был первым, кого я услышал:

— Бриджмэн, у вас энергичные друзья…

В наушниках слышен дрожащий голос Кардера:

— Как у него дела, Пит?

— Он уходит от меня на режиме набора высоты, и как будто все в порядке. Все четыре камеры ЖРД, кажется, работают нормально.

Больной начинает поправляться. Кардеру сейчас становится легче, но ему придется ждать около десяти минут, прежде чем он

получит какие-либо вести от меня. Сейчас я занят, и он меня не вызывает.

Радио молчит, а стрелка высотомера вращается с большой скоростью. «Скайрокет» продолжает свой путь из этого мира. M = 1… машина не реагирует на отклонение рулей так, как она это делает на меньшей высоте. Самолет легко проходит звуковой барьер. Сейчас он подобен несущейся в космическом пространстве ракете, в которую дерзнул забраться человек, чтобы управлять ею. Самолет ведет себя так, будто он не намерен остановиться и собирается уйти в бесконечность.

Я следую плану, с которым не расставался в мыслях на протяжении последних трех месяцев. Самолет должен увеличить скорость еще на пять десятых числа M, то есть почти на одну треть скорости, которая была достигнута на нем раньше. Прежде я только едва заходил в сверхзвуковую область и тут же быстро возвращался в дозвуковую. Теперь же я буду держаться в области сверхзвукового полета, пока не израсходую все топливо. Я едва успеваю читать высоту полета, так как быстро вращающаяся большая стрелка высотомера мешает видеть показания средней и малой стрелок. Исправляя угол набора высоты, я отдаю ручку управления от себя. Оказывается, она свободно уходит вперед, как будто тросы к рулю высоты оборваны. Самолет «не ходит за ручкой»! На этой скорости он не слушается обычного управления; рули высоты бесполезны, они совершенно неэффективны. Я предполагал, что на сверхзвуковой скорости такое явление возможно, но чувство беспомощности из-за полной бесполезности держать ручку управления, когда она свободно ходит вперед и назад и никак не влияет на полет машины на скорости 1280 километров в час, было крайне неприятным открытием.

До этого я управлял самолетом, все время чувствуя его. Прилагая соответствующее усилие на ручку управления, я достигал желаемой перегрузки. Такая связь между усилиями на ручку и перегрузкой стала привычной. У меня выработался рефлекс. Мне было легко предотвратить потерю скорости — я чувствовал этот момент пальцами. Но теперь все это бесполезно; я не чувствую реакции самолета. Чтобы управлять самолетом на сверхзвуковой скорости, необходимо более жесткое управление, способное выдерживать огромные нагрузки. Теперь я должен управлять самолетом при помощи маленького тумблера, пользуясь управляемым стабилизатором с электрическим приводом. Да, я должен управлять самолетом, пользуясь тумблером, доверяя только ему и не чувствуя машины, не чувствуя опасности, которая может мне грозить. Если я передвину стабилизатор на слишком большой угол, то могу создать такую

перегрузку, что потеряю сознание. На дозвуковой скорости самолет послушно реагирует на отклонения ручки управления; причем значительное отклонение ручки вызывает лишь небольшое изменение траектории полета. Не так обстоит дело в этом случае. Маленький тумблер, с помощью которого я теперь управляю самолетом, даже при небольшом перемещении резко изменяет траекторию полета.

Кажется, что безмолвной машиной управляет какой-то призрак. Теперь я только передвигаю маленький тумблер и смотрю на показания восьмидесяти шести приборов и лампочек, находящихся передо мной на приборной доске. Эти приборы показывают температуру, автоматически сигнализируют о неисправностях, говорят о работе двигателя и о мириадах реакций, которые происходят в «Скайрокете» в то время, как он летит в неизвестное.

Скоро ЖРД прекратит работу. Остается двадцать секунд для перехода с набора высоты на горизонтальную площадку. Я наблюдаю за приборами пожарной сигнализации и прислушиваюсь. Если я почувствую вибрацию рулей, то немедленно выключу ЖРД.

«Скайрокет» находится на высоте примерно 13 500 метров.

Пытаюсь рассмотреть показания высотомера, но мне мешает быстро вращающаяся большая стрелка. З-зз-зз-зз-зу-ж-зут-зут… Я включаю тумблер электроуправления стабилизатором для перевода самолета с набора высоты в горизонтальный полет при перегрузке 0,3. Когда машина идет по плавной кривой и перегрузка приближается к нулю, меня отрывает от сиденья и мое тело сразу становится почти невесомым. Белый, ослепительно сверкающий в ярко-голубом небе «Скайрокет», как снаряд, несется в безмолвном, пустынном небе, разгоняясь в пологом снижении. Стрелки всех приборов скачут и быстро вращаются на фоне черных циферблатов. Для управления самолетом я теперь пользуюсь только одним прибором — акселерометром, показывающим величину перегрузки, создаваемой движением самолета. Стрелка акселерометра устойчиво держится на числе 0,3, и я бросаю быстрый взгляд на маметр, стрелка которого передвигается и показывает 1, 2… 1,25… Что еще за чертовщина? Машину быстро, но без рывков покачивает с крыла на крыло, как детскую люльку. Это необычно и непонятно. Мной овладевает чувство беспомощности: мое тело, легкое, как воздушный шар, покачивается вместе с машиной из стороны в сторону. Я хватаю ручку управления, чтобы устранить покачивание, но элероны малоэффективны, и зловещее покачивание продолжается.

Прежде чем страх полностью овладевает мною, «Скайрокет»

оказывается в пологом пикировании, и полет опять становится устойчивым. Стрелка маметра достигает 1,3, но я продолжаю упорствовать и ожидаю окончания работы двигателя… 1,32… 1,38… 1,4… хлоп — прекращает работать одна из камер двигателя, и самолет резко снижает скорость, как бы ударившись о кирпичную стену. Затем снова хлоп… хлоп… хлоп — и остальные камеры перестают работать. Меня с силой бросает на приборную доску. Я слушаю, как одна за другой камеры перестают шипеть… Затем машина умолкает и, вновь обессиленная, прокладывает свой путь в небе, следуя по заданной траектории полета.

Я должен быстро овладеть собой, так как дорога каждая секунда. Все мои действия должны быть продуманы, а промедление опасно. Я отталкиваюсь от приборной доски и, согласно заданию, перевожу самолет при перегрузке 3G в положение набора высоты с разворотом в направлении южной оконечности озера, передвигаю стабилизатор на четыре градуса, пока не добиваюсь заданной скорости. Я заканчиваю важное летное задание этого дня, но подумать обо всем происшедшем еще некогда. Впереди меня ждет посадка с остановленным двигателем, и, возвращаясь на аэродром, я должен выяснить поведение самолета при скольжении на крыло. Нужно выполнить и другие пункты задания. Я решил проделать все это на режиме планирования, строя коробочку вокруг аэродрома.

Данные полета! Боже мой! Весь испытательный полет не был зафиксирован. Ошеломленный отцеплением против своего желания, я не включил тумблер испытательной аппаратуры. Ожидающим на земле инженерам полет не даст никаких данных. Вышло так, как если бы и на этот раз отцепление не произошло!

Заговорило радио:

— Четыре тысячи пятьсот, — подсказывает мне Мабри. — Страви давление в кабине.

Четыре тысячи пятьсот метров, я открываю клапан. В одно мгновение давление в кабине уравнивается с давлением окружающей атмосферы. Внезапное уменьшение давления похоже на взрыв, как это бывало в барокамере лаборатории авиационной медицины в Райт-Филде, и сопровождается сильным ударом в грудь изнутри, что вызывает громкий и глубокий выдох. В то же время через клапан в кабину прорывается белый туман, который тут же рассеивается.

Теперь можно снять лицевой щиток шлема. В течение двадцати минут давление сильно сжимало мою голову в большом шлеме, а сейчас наступило восхитительное облегчение, подобное тому, которое испытывает человек, поднявшись на поверхность

после очень долгого пребывания под водой. Я пью воздух большими глотками и наслаждаюсь возможностью нормально дышать. Но мне нельзя сейчас просто сидеть и вдыхать свежий воздух. Мабри уже проверяет все мероприятия по подготовке к посадке с остановленным двигателем на скорости 280 километров в час. Посадка должна произойти через три минуты.

Воздух омывает фонарь кабины, как бушующая река камни на своем пути. У герметизированных стыков кабины воздух печально свистит, и кажется, что во всем мире нет других звуков. Самолет постепенно снижается и бесшумно проносится сквозь последние две тысячи метров к точке, которую я нанес на свою карту еще за несколько месяцев до этого полета. Эта точка находится в пяти километрах от озера на высоте две тысячи метров над его уровнем. Вот откуда я зайду по ветру на предпоследнюю прямую перед посадкой. Иной возможности нет. Путь только один — снижаться.

О'кэй, малыш! Наконец подо мной фасолевидное дно озера, убежище, к которому я стремлюсь. Между мной и огромным миром находятся две тысячи метров ловушек, где малейший просчет может стать роковым. Я разговариваю сам с собой. От звука собственного голоса становится немного легче.

«Ты в пяти километрах от дна озера! Планируешь на скорости пятьсот километров в час. Уменьши скорость, выпусти шасси!» — как бы диктует мне мой внутренний голос.

Летчик сопровождающего самолета-наблюдателя ведет свою машину рядом с моей и сообщает мне:

— Шасси выпущено и, по-видимому, стало на замок!

Неохотно я направляюсь по ветру в сторону от своего аэродрома на предпоследнюю прямую, длину которой нужно точно рассчитать. Высота полета постепенно уменьшается, и самолет все больше приближается к земле. Неприятное чувство стесняет мне грудь, когда, уходя на предпоследнюю прямую, я оставляю позади себя единственное место, на котором можно безопасно совершить посадку. Быть может, я ухожу слишком далеко? Не будь ребенком! Мое решение остается твердым, несмотря на то что меня одолевают сомнения. Не стоит кипятиться! Все идет хорошо! Дно высохшего озера осталось позади и растворилось в плоской пустыне, я больше не вижу его.

Хватит, дуралей! Ты что, собираешься сесть в Палм-дейле? Машина неуклонно теряет спасительную высоту, теперь отчетливо видна весенняя окраска пустыни, кактусы стоят, как пугала с поднятыми руками. С каким облегчением я ввожу самолет в разворот для выхода на последнюю прямую. По тому, как самолет, направленный против ветра, реагирует на него, я

могу судить о расстоянии до аэродрома. Ветер сегодня слабый и поэтому почти не влияет на полет. Я делаю пологий разворот.

— Билл, не забудь на посадке выключить тумблер управления испытательной аппаратурой, — прерывает мои размышления голос Мабри. Радио связывает меня с вышкой управления полетами, с сопровождающими самолетами-наблюдателями и небольшой кучкой людей, находящихся на дне озера. Когда «Скайрокет» оставил самолет-носитель В-29, вся остальная радиосвязь на базе и в воздухе была прекращена. Каждый самолет, находившийся в воздухе в районе аэродрома, должен был ждать взлетных и посадочных указаний до тех пор, пока я не совершу посадку. Эверест молчит и не дает никаких советов, как произвести посадку с остановленным двигателем. Он спокойно летит справа от меня.

Тысяча пятьсот метров. Большое, безопасное и пустое дно высохшего озера растянулось прямо передо мной на расстоянии полутора километров. Я связан в своих действиях и должен за один заход правильно произвести расчет на посадку. Уйти на второй круг невозможно. Потребуется ли большая змейка для правильного расчета? Ветер слабый, черт побери! Быстрее решай, смышленый паренек! Доверни немного! Еще немного!

Высота двести пятьдесят метров. Под самолетом мелькает поросшее кустарником твердое дно озера. Вот и взлетно-посадочная полоса, и я змейкой захожу на нее. Неплохо, неплохо! Получается довольно хорошо, черт возьми, Бридж! Пятьдесят метров, и я уже нахожусь над краем озера, прямо на меня надвигается маркер. Пит Эверест, сопровождая меня, идет буквально рядом. Приближаясь все больше, он определяет оставшееся расстояние, отделяющее бесшумно летящий «Скайрокет» от посадочной полосы.

— Билл, положение хорошее. Ты на высоте около трех метров. Дай самолету снизиться еще немного… Еще немного… высота полтора метра… одна треть. Выдерживай эту высоту! Вот молодчина!

И он сообщает утешительный факт:

— Парень, у тебя впереди еще одиннадцать длинных километров посадочной полосы.

Огромное расстояние! Самолет касается неровной и твердой поверхности озера на скорости 280 километров в час. Я на земле. Мои решения и действия были правильными, а отсюда и хороший результат. Однако не время поздравлять самого себя — я должен еще выдержать прямую на пробеге по дну озера. Далеко впереди находятся санитарная и пожарные машины, которые, вздымая клубы пыли, разворачиваются навстречу самолету.

И, как всегда, вместо того чтобы до конца выдерживать прямую, я направляю иглообразный нос «Скайрокета» прямо на них. В ответ на это они резко меняют направление, бросаясь врассыпную, как цыплята в курятнике. Вид быстро удирающих пожарных машин ужасно смешон.

— Спасибо, Пит.

— Не за что, — скороговоркой отвечает Эверест, проходя бреющим полетом над полосой и группой столпившихся в беспорядке машин. Затем он делает горку и направляется к северу, на взлетно-посадочную полосу военно-воздушных сил. Радиосвязь возобновляется, и вокруг меня вновь начинается жизнь.

— Самолет D-558-II находится на дне озера, — сообщают с вышки управления полетами. Вслед за этим начинается потрескивание радиопозывных.

— Девять-десять вызывает вышку управления полетами, прошу указаний после приземления…

— Вышка управления полетами самолету 558. Начальник пожарной службы хотел бы, чтобы вы освободили машины как можно скорее. Пожарные машины нужны на северной стороне озера.

Мабри ухитряется прорваться сквозь шум позывных:

— Билл, выключи тумблер испытательной аппаратуры…

Позади остались пять километров посадочной полосы.

Машина теряет скорость и заканчивает пробег. Я открываю фонарь кабины. Горячий воздух пустыни омывает мое лицо, а яркий блеск дна озера, словно вспышка лампы, бьет в глаза. Машина неподвижна. Все сделано! Цепь действий закончена. Не нужно ожидать особых случаев, не нужно торопиться. Мне уже нечего запоминать. Эти запоминания и предупреждения больше не нужны для моего существования и сохранения вверенной мне машины. Мышцы рук и ног начинают ослабевать от напряжения, и то, что сжимало меня до сих пор, начинает понемногу отпускать, но, чтобы полностью избавиться от этой нагрузки, понадобится день.

Седьмой раз — ошибка, но машина все же совершила полет. В конце концов напряжение было использовано! Как хорошо теперь неподвижно сидеть в одиночестве в глубокой кабине, среди успокаивающей пустыни.

* * *

Но блаженствовать пришлось недолго. К пустой машине,

израсходовавшей все топливо, приближались грузовики и легковые машины. Ко мне бежали люди. Два человека на подвижной платформе должны были принять мое снаряжение и поднять меня из тесной кабины. Невозможно было вылезти из кабины без посторонней помощи. Я походил на средневекового рыцаря, которого нужно было снимать с лошади. Томми Бриггс помог мне снять с головы шлем высотного костюма. Кожа на шее горела от тесной резиновой прокладки. Когда сняли шлем, у меня заложило уши. Наконец вытащили из кабины и меня самого. Я старался быть спокойным и бесстрастным.

Возбужденный Кардер ожидал меня внизу.

— Ради бога, что случилось?

Самым спокойным голосом, каким только мог, я рассказал ему о нарушении радиосвязи и обо всем, что произошло при отцеплении.

Тед Джаст и Джордж Мабри присоединились к кругу обступивших меня людей. Ведущий инженер окинул их быстрым взглядом и сказал в виде предупреждения:

— Черт побери, мы обязательно должны исправить это.

Лицо его было красным, и он уставился на меня, как будто я мог внезапно исчезнуть. Он хотел как можно скорее узнать все.

— Боже, как долго ты падал, прежде чем заработал двигатель… Что-нибудь было неисправно? Были ли неприятности при запуске?

Моя работа была закончена. Я доставил машину на землю. В испытательном полете я встретился с трудностями, преодолел их, и теперь мне хотелось уйти от самолета и улизнуть от разбора полета. Я был голоден, раздражен и утомлен. Но работа авиационных инженеров-испытателей с этого только начиналась, и они настойчиво старались узнать, в чем заключались мои затруднения. Единственными данными, которые можно было извлечь из моего пятнадцатиминутного полета, были лишь ответы, которые я мог дать на вопросы этих людей. И пусть я повторял бы много раз свой рассказ о случившемся, пусть инженеры просмотрели бы фильм, в котором сегодня, кроме километров незаснятой пленки, ничего не было, — все равно только я один мог вернуться к действительности сегодняшнего полета. Они были похожи на зрителей, смотрящих немой фильм. Никто не мог услышать моего усиленного дыхания в шлем и почувствовать внушающее ужас подозрительное покачивание отцепленного самолета. Все это пережил и прочувствовал только я.

— Ал, система жидкостно-реактивного двигателя работала хорошо. А запоздал я с запуском потому, что понадобилось

некоторое время, чтобы прийти в себя после того как Джордж сбросил меня. Ведь я уже все выключил, когда он начал последний отсчет.

Мы направились к автомашинам, оставив окруженный группой довольных инженеров беспомощный «Скайрокет», сверкавший на солнце. Они с облегчением улыбались и оживленно переговаривались между собой со скрытой гордостью людей, приветствующих сына, вернувшегося невредимым с фронта. Они указывали на места, где краска стерлась от большой скорости полета. Увидев, что мы собрались отъезжать, инженеры тоже разбрелись маленькими группами по машинам. Специалисты по ЖРД решили ехать с нами и поэтому направились к машине Кардера.

Мабри шел рядом со мной по одну сторону, а Кардер по другую. Помощник продолжал толковать:

— Ты действительно долго падал до запуска двигателя. Ты падал, как бомба… Какого числа М ты достиг?

— Я считаю, что достиг скорости, равной М = 1,4, после того как перешел с набора высоты в горизонтальный полет. Точно сейчас не помню… — Мне хотелось сказать Джорджу о покачивании самолета… — Но ты знаешь, на наборе высоты он вел себя забавно, казалось, что он вот-вот начнет вращаться вокруг продольной оси, элероны были неэффективны. Потом как будто вибрировал руль направления. Но это была не столько вибрация, сколько своего рода рысканье. Как странно! При таком положении управляешь машиной и не знаешь, какое же из твоих действий вызывает реакцию самолета. Похоже, что машина управляет тобой!

Как доктор, слушающий больного, Джордж отнесся к рассказу об этих симптомах совершенно бесстрастно. Он задал лишь сам собой напрашивавшийся вопрос, которого я ждал от него:

— Хм-м. Было ли какое-либо неожиданное изменение в продольной устойчивости?

Этот вопрос рассердил меня, так как если бы такое изменение было, то я сам сказал бы ему об этом.

— Не-ет… если бы я мог тебе точно сказать, то я сказал бы. Это было как-то странно…

По дороге с аэродрома инженеры-двигателисты слушали мой рассказ без особого интереса. Когда я закончил, Иоргенсен спросил о том, что его больше всего интересовало.

— Билл, когда начало падать давление в камере двигателя?

— Перед самым началом десятисекундного отсчета.

Усевшись поудобнее, он продолжал:

— До какой величины оно упало?

— До 1800 фунтов.

— Черт возьми, когда оно начинает падать, то действительно падает быстро. Сразу ли тебе удалось включить двигатель?

Я кивнул.

— Вот как, будь я проклят! — Затем он повернулся к Бобу Осборну, сидевшему рядом с ним: — Надеюсь, осциллограф работал. Очень интересно посмотреть его записи.

Я не счел нужным сказать Иоргенсену, что никаких записей не было. Этот факт и так скоро обнаружится.

Успех «Скайрокета» наконец произвел заметное впечатление на инженеров. Им уже хотелось поскорее вникнуть в суть дела; теперь они были настроены оптимистически, и мои жалобы на странное поведение машины не беспокоили их. Они относили этот небольшой недостаток «Скайрокета» за счет влияния большого числа М. Но эти симптомы нельзя было сравнить с симптомами любых других самолетов, потому что «Скайрокет» был единственным в своем роде. Исследователь всегда сталкивается с новыми явлениями. До тех пор пока самолет был управляем и давал данные испытаний, инженеры-испытатели должны были быть довольны…

На обратном пути к ангару никто не дремал. Шел оживленный разговор, перемежавшийся анекдотами и шутками, которые встречались одобрительным смехом. Программа испытаний самолета «Скайрокет» продвинулась вперед, но надо было совершить ряд других ответственных полетов. Инженеры, планировавшие программу испытаний, имели в своем распоряжении машину, обладавшую в потенции исключительными данными. Они были уверены в том, что «Скайрокет» сможет побить рекорд скоростного самолета Х-1 на М = 0,5. По новому договору нужно было провести еще два успешных отцепления с запуском двигателя в воздухе. Для проверки возможностей этого самолета предоставлялось не слишком много времени.

Автомашина остановилась у ангара, и мои спутники ждали меня в тени, пока я в ангаре снимал высотный костюм.

Янсен стоял у своего шкафа, снимая снаряжение. Я застал его врасплох. Хотелось знать, что же он скажет. Янсен, очевидно, страдал, но и не думал извиняться. Вместо этого он заявил:

— Что ж, если бы я тебя не сбросил к черту, мы никогда не избавились бы от тебя…

Джордж, черт его возьми, был верен себе и всегда переходил в наступление, несмотря ни на что.

— Братец! — уколол я его. — Я думаю, все обойдется для тебя без неприятностей, но ты в данном случае говоришь не то.

Откуда ты узнал эту фразу? Ты что, читаешь мои письма, что-ли?

— Ах, вот что! — Немного оживился Джордж. — Я случайно встретился с твоим старым другом, моряком, с которым пропустил пару рюмок «Мартини»… Его зовут Хэл Беллью.

— Боже мой!

— Да, как это тебе нравится? Я встретился с ним в прошлый выходной в баре Джонни Уилсона на окраине города. Мы выпили пару рюмок, и в конце концов, после болтовни о том и о сем, я узнал, что он закадычный друг Бриджмэна. — Успокоившись, Янсен перешел в летную комнату. — Он дал мне номер своего телефона, чтобы ты позвонил ему, когда будешь в городе. Номер где-то здесь, в моем письменном столе.

Как хорошо будет снова встретиться с Хэлом. Мы вместе отпраздновали бы первый успешный шаг на моем пути. Было что праздновать: в конце концов я встретился во время испытания с серьезной неожиданностью, и мне больше не нужно было теперь гадать, на что это будет похоже. Я живо представлял себе полет. Я мог с закрытыми глазами представить себя опять в кабине «Скайрокета» в момент, когда я пытался ритмично дышать кислородом. И снова я чувствовал подкрадывающуюся опасность, когда начиналось странное плавное покачивание самолета. От этой машины можно было получить еще многое. Это было только начало. Я с нетерпением ждал дня отдыха и встречи со своим закадычным другом Хэлом Беллью. А пока что там, на жаре, меня ждали инженеры со своими многочисленными вопросами.

Глава XX

«Скайрокет» был бесцеремонно возвращен на свое место. В конечном счете он сделал свое дело. Когда поздним утром его медленно буксировали по взлетно-посадочной полосе военно-воздушных сил, представители НАКА, находившиеся в соседнем ангаре, поняли, что наконец ему удалось совершить полет. Это, несомненно, заставит НАКА дипломатично пересмотреть свои планы в тот самый момент, когда казалось, что ВМС сдадутся и позволят комитету принять самолет от фирмы Дуглас.

Сначала в НАКА были уверены, что скоро получат «Скайрокет». Теперь представители комитета не будут такими оптимистичными.

Прошло две недели, прежде чем Мак-Немар и его бригада придали «Скайрокету» прежний вид — заново покрасили его обшивку. В полете на больших числах М окраска местами стерлась, поэтому потребовалось нанести пятнадцать слоев лака, чтобы сделать поверхность самолета снова достаточно гладкой и тем самым прибавить к его максимальной скорости дополнительно одну сотую числа М.

Так как по контракту оставалось еще только два полета, чтобы выяснить потенциальные возможности самолета, основной задачей в этих полетах было получение одной характеристики — максимальной скорости. В следующий раз я должен был перевести машину в горизонтальный полет на высоте 12 000 метров, то есть на 1500 метров выше, чем в первый раз. Увеличение высоты дало бы нам возможность добиться больших чисел М, чего так жаждали инженеры. Я одобрил их план; с точки зрения теории он был довольно умеренным.

* * *

И все же я колебался. Но «Скайрокет» ждал меня. Белая машина стояла в полумраке ангара, темные фигуры механиков суетились вокруг нее день и ночь… Я уже чувствовал в полете его первый протест — покачивание. «Скайрокет» перестал быть той машиной, которую я научился понимать. Теперь он был недружелюбен. Близкий друг потерял рассудок, превратился в незнакомца со знакомым лицом, но с другим образом мыслей. Я чувствовал, что самолет восстанет против меня.

Репетируя следующий полет в безопасной обстановке, на земле, я видел на приборной доске спящие приборы, но как

только я брался за ручку управления, самолет мгновенно оживал. Теперь уже не нужно было мысленно представлять себе, как это все будет происходить. Я уже все знал. Мелкой дрожью там, на высоте, машина предупреждала меня. Но, возможно, в прошлый раз нервы мои были чересчур напряжены: сказалась сложность задания. Однако инженеры уверяли, что покачивание машины не должно меня беспокоить — это всего-навсего следствие большого числа М.

* * *

Я готов к этому полету. На медленном наборе высоты экипаж В-29 теперь более внимателен. Предыдущий полет сделал свое дело — они настороже, и я чувствую на себе их взгляды, словно они чего-то ожидают. Что же, они ничего не заметят. За десять лет летной работы я хорошо изучил свою роль.

Сквозь рев моторов бомбардировщика, с трудом пробивающего себе путь вверх, Джордж кричит:

— О'кэй, Бридж, пора залезать в «бомбу».

Он поднимает руку в дружеском, грубоватом жесте, которым, вероятно, он и впредь будет благословлять все отцепления «Скайрокета» в полете. Дон Пруитт и Мак-Немар подвигаются ближе, чтобы помочь мне. Пруитт кричит:

— Держите взрыватель этой штуки на предохранителе до тех пор, пока вы не отделитесь от носителя.

Сейчас я слишком занят мыслями о полете, чтобы ответить ему остроумно.

На этот раз проблема связи с носителем решена. На приборной доске бомбардировщика установлена большая красная сигнальная лампочка. Если на «Скайрокете» что-либо неисправно, я нажимаю кнопку и лампочка загорается.

В полумраке кабины холодного «Скайрокета» я жду момента, когда он будет выпущен на свободу. Про себя повторяю летное задание: набрать высоту 12 000 метров, затем начать плавный перевод в режим горизонтального полета, который нужно закончить на высоте 13 500 метров. Держу руки между ногами — не хочу прикасаться к холодным металлическим частям кабины. Я не возьмусь за ледяную ручку управления до тех пор, пока по отсчету Джорджа не останется три секунды до отцепления, чтобы мои руки не окоченели от холода, когда придет время действовать. Я отказался от теплых перчаток, они мешают работать переключателями и притупляют чувство осязания.

Джордж желает удачи, и это опять помогает. Он начинает

отсчет, давление в системе ЖРД нормальное. Я потираю руки, чтобы они не мерзли. Все в порядке. В этот раз я не буду падать так долго, — я готов к отцеплению.

Теоретически самолет может легко это проделать. Все, что остается на мою долю, — это выполнять свои обязанности надлежащим образом: нажимать нужные кнопки, правильно управлять самолетом, и успешный полет подтвердит правильность математических формул. Конечно, может статься, что полет в это утро может оказаться моим последним полетом. С этим я могу согласиться лишь в том случае, если неудача явится результатом чего-то непредвиденного или она будет следствием пусть даже незначительного просчета инженеров. Но умереть из-за своей собственной глупости, сломать себе шею из-за своего собственного неумения? Нет! Этого я боюсь больше всего на свете. Все ли я знаю хорошо? Подготовил ли я себя ко всем возможным особым случаям?

— Три… два…

Мои руки хватают пробковую ручку управления… одна секунда — и меня снова сбросят!

— Один… сброс!

Включаю четыре тумблера. Все мои внутренности поджимает к грудной клетке, вместе со «Скайрокетом» я быстро падаю вниз в море света. Проходит не более шести секунд, и топливо в камерах ЖРД воспламеняется. Четыре бешеные вспышки — и двигатель заработал, ожил. Щелчки маленьких металлических тумблеров — и мгновенно в мое распоряжение поступает тяга, равная двум тысячам семистам килограммам. Я пытаюсь как можно дольше круто набирать высоту на угле атаки, близком к критическому, но на скорости меньше той, на которой резко возрастает сопротивление. Все мое внимание сосредоточено на указателе скорости и маметре. Ручку управления от себя! Самолет вибрирует, как струна арфы. Черт возьми! Теперь он увеличивает скорость… опять возьми ручку управления на себя!

Пора! Выдерживаю постоянную воздушную скорость по прибору, число М быстро увеличивается. Самолет легко проходит критическое значение числа М = 0,91. Через несколько секунд самолет переходит в спокойную сверхзвуковую зону. Извергая пятнадцатиметровый радужно-красный, голубой и желтый сноп пламени, «Скайрокет» плавно мчится вверх по крутой траектории. Стрелки высотомера быстро вращаются — в секунду самолет проходит более четырехсот метров. Опять начинается это коварное покачивание. Мне трудно дышать под давлением. Покачивание настораживает каждый нерв моего тела, готового к борьбе с любой приближающейся опасностью. Я двигаю

элеронами, пытаясь устранить покачивание. Это нисколько не помогает, и при увеличении скорости до 1300 километров в час покачивание усиливается. Педали руля направления сильно дергаются под ногами взад и вперед. Нажимаю ногами изо всех сил, но не могу их успокоить. Гигантская сила, захватившая руль направления, не поддается контролю; она с яростью двигает меня на сиденье из стороны в сторону. Я превысил высоту начала перевода машины в горизонтальный полет на тысячу двести метров. «Скайрокет» закусил удила. Я слежу за цифрами в окошке счетчика секунд продолжительности работы ЖРД — сейчас счетчик показывает 121. После каждого щелчка счетчика цифры как бы уходят за приборную доску. Осталось только 121 секунда работы ЖРД, то есть до полного выгорания топлива всего полминуты. Мне остается только продолжать полет до тех пор, пока отсчет секунд не прекратится и горизонтальный полет не закончится. Осталось только полминуты. Следуй заданию и переведи самолет в криволинейный полет, отдав ручку плавно от себя и доведя перегрузку до 0,7G, за разворотом последует последняя скоростная площадка.

Я начинаю переводить самолет с режима набора высоты в горизонтальный полет. Покачивание становится более настойчивым. Но я упорно выжидаю окончания отсчета секунд работы ЖРД вместо того, чтобы самому выключить двигатель. Когда счетчик секунд остановится на цифре «0», покачивание закончится. Наблюдение за исчезающими цифрами секунд превращается в своего рода игру, помогающую мне выносить зловещее покачивание «Скайрокета». Я уверен, что могу продолжать полет, не изменяя летного задания, до полного выгорания топлива.

Счетчик отщелкивает секунды. Покачивание усиливается. Становится все труднее и труднее управлять самолетом, который буйно противится навязываемому ему режиму полета. Машина, которой я управляю, походит сейчас на пустую бочку в бушующем море.

— О, черт!

Это восклицание звучит, как жалоба. Я смотрю на счетчик секунд работы ЖРД, — он дошел всего только до цифры 100. Как много времени надо, чтобы сжечь все топливо… Тонна топлива в минуту! Но сейчас мне кажется, что пройдет вечность, прежде чем оно выгорит. Число M = 1,32. Самолет находится почтив конце криволинейной траектории перевода с набора высоты в горизонтальный полет, а покачивание все усиливается. Игра в секунды становится бессмысленной. Я не могу продолжать играть сам с собой и ждать, пока самолет потеряет крыло. Я должен

принять решение.

Совершенно очевидно, что покачивание постепенно становится все более угрожающим.

— К чертям! — вырывается у меня.

Вслед за этой тщетной жалобой в моих наушниках в этом хаотичном и странном мире раздается голос Кардера… Вырвавшееся у меня проклятие и неровный след, оставляемый «Скайрокетом» в воздухе, заставили его нарушить молчание.

— Как у тебя дела, Билл?

— Не мешай, я занят.

Радио замолкает, и я опять один в тесной кабине неустойчивого самолета, вспарывающего небо на скорости 1600 километров в час. Я в самолете, который не хочет слушаться управления. Я больше не чувствую себя частью самолета. Машина превратилась в угрожающего мне мрачного незнакомца, которого я обязан перехитрить. Мое оружие — органы управления — все еще находятся в моем распоряжении. Манипулируя ими определенным образом, я проложил себе путь в этот хаос, и я все еще могу использовать их, чтобы исправить положение. Самолету не нравятся эти условия. Я принимаю важное решение прекратить дальнейшее выполнение летного задания: «Будь что будет!» Я выключаю ЖРД; на высоте 14000 метров «Скайрокет» быстро теряет скорость; меня крепко прижимает к приборной доске. Стрелки приборов бешено вращаются, отмечая внезапное изменение режима полета.

Придя в себя, я сразу же передвигаю маленький жужжащий триммер, который накренит самолет и введет его в вираж. Восстанавливается устойчивый режим полета. Одновременно я выливаю остатки ракетного топлива в чистый утренний воздух. Я уже больше не управляю самолетом, чувствуя его, а, полагаясь на свой летный опыт, пытаюсь рассчитать отклонение триммера. Покачивание затухает, и только после этого я снова узнаю свою машину. Чак догоняет меня и ведет домой.

Никто не предвидел этого покачивания. Сознание того, что «Скайрокет» может обмануть целую группу опытных инженеров, наполняет меня тревожным чувством.

С земли видели длинную полосу ракетного топлива, быстро тающую в небе. Кардеру не терпелось узнать, что вышло из строя.

— Что отказало в ЖРД? — спросил он, когда я с помощью механиков вылез из «Скайрокета». Мабри, Джаст и Иоргенсен выстроились в линию за ним, воспользовавшись своим преимуществом перед другими инженерами. Я чувствовал горячую твердую землю под своими ногами, и самым важным для меня было сознание того, что еще один полет закончился

благополучно. Я снова видел сияющее солнце.

— Неисправностей в ЖРД не было… Я просто выключил его.

Услышав такой ответ, все еще теснее сгрудились вокруг меня.

— Что же заставило тебя выключить его? — с волнением спросил Кардер. Этот вопрос интересовал всех.

Я посмотрел в лица людей, с нетерпением ожидавших моего ответа.

— Потому что не мог управлять самолетом.

Это было самое серьезное обвинение, которое летчик-испытатель может предъявить самолету; это был ответ, который бригада, проводившая летное испытание, не хотела бы услышать. Еще одна большая и непредвиденная трудность, задерживавшая выполнение программы испытаний! На длительном режиме сверхзвуковых скоростей «Скайрокет» обладал странной реакцией, присущей ему одному. Аэродинамиков не смущало то, что они не предвидели непокорного поведения экспериментального самолета. Отчет о поперечных колебаниях, доставленный с передовых позиций новой области полета, был встречен с интересом — необходимо было выяснить причины такой неустойчивости самолета. Вместе с тем этот отчет вызывал огорчение, так как решение проблемы неустойчивости было связано с дальнейшей задержкой испытания. Фактически решение ее не входило в круг обязанностей инженеров, проводивших летные испытания. Выявившиеся в полете качества относились скорее к недостаткам проектирования. Итак, это была проблема, ставшая перед конструкторским бюро в Эль-Сегундо, а не перед летно-испытательной бригадой.

На следующий день, в девять часов утра, на базу прибыл из Эль-Сегундо самолет с группой ведущих конструкторов фирмы Дуглас, вооруженных логарифмическими линейками. Конструкторы самоуверенно улыбались. Они были одеты в яркие хлопчатобумажные рубашки и легкие брюки — одежду, очень удобную для нашей пустыни. Инженеры были похожи на бизнесменов, сходящих с самолета в курортном аэропорту Палм-Спрингс, чтобы провести там отпуск. Казалось, они с радостью воспользовались представившейся им возможностью на время оторваться от письменных столов, освещенных лампами дневного света, и от завода в приморском городке. Эти люди были создателями самолетов военно-морских сил с самыми высокими летными характеристиками. Инженеры, проводившие исследовательскую программу летных испытаний и желавшие получить квалифицированную помощь, с нетерпением ожидали их. Не было потеряно ни одной секунды. Прибывших немедленно проводили в обширный конференц-зал, где мы собрались, чтобы

вскрыть причины непредвиденного поведения «Скайрокета» накануне. По мере того как с помощью километровых осциллограмм, целых томов отчетов о летных испытаниях и диаграмм, развешенных на классных досках, выяснялась обстановка, отпускное настроение наших гостей исчезало. Они быстро перестроились и приступили к решению важной проблемы.

Совещание продолжалось до конца дня с коротким перерывом на завтрак. Однако определенного ответа на вопрос, почему руль направления колебался из стороны в сторону, как ставень, хлопающий о стену дома в плохую погоду, мы не нашли. Возможно, скачки уплотнения и мощная струя газов из реактивной трубы возмущали поток, омывающий руль направления. Еще не было накоплено достаточно знаний, чтобы можно было обосновать причины странного поведения «Скайрокета». До сих пор подобные случаи не встречались. Нашей целью и было в условиях изнуряющей жары Мохавской пустыни выяснить причины этого явления.

Хотя не все было вполне понятным, все же было признано, что это явление можно контролировать. Совещание быстро пришло к выводу: фиксировать положение руля направления, выдвигаемым из фюзеляжа стержнем, который при посадке можно убирать. Такое решение казалось вполне логичным. Тщательное изучение ненормального поведения «Скайрокета» настроило меня оптимистически. Консультирующие врачи нашли средство для лечения больного — «Скайрокета», — и я интуитивно чувствовал правильность их решения.

Следующий полет должен быть удачным. Сейчас велись переговоры с ВМС о заключении контракта на дальнейшие полеты после того, как мы проведем три отщепления по первоначальному контракту. Вот почему нам необходимо было успешно провести и третий полет.

* * *

Для установки корректирующего устройства, которое должно было устранить покачивание и вернуть самолет в строй, потребовался целый месяц. В этот период летчики-испытатели много говорили о предстоящем последнем полете по контракту. Ведь предполагалось увеличить высоту перевода самолета с набора высоты в горизонтальный полет на 3000 метров на скорости M = 1,51… и затем дать самолету возможность проявить себя!

Лето давало себя знать, и чаша высохшего пустынного озера снова превратилась в пылающую печь. Весенние пурпурно-желтые и розовые краски исчезли под палящими лучами солнца, теперь преобладали коричневато-серые летние тона. Началось третье исследование.

Если ВМС под давлением НАКА, который усиленно добивается передачи ему «Скайрокета», откажет нам в заявке на дальнейшие полеты, то двадцать шестой полет — третье отцепление — может явиться последним полетом, в котором фирме Дуглас предоставлялась возможность доказать, на что способна ее машина.

Мы отрываемся от раскаленной белой взлетной полосы и направляемся в зону испытаний, находящуюся на высоте 10 500 метров над чашей высохшего озера, в большую и холодную небесную лабораторию. Все будет хорошо. Каждая деталь проверена, диаграммы изучены, недостатки исправлены. Я согласился с принятыми решениями.

Прошло двадцать минут. Очень холодно, и мне не особенно нравится предстоящий полет. Из-за неудобств туго зашнурованного высотного костюма меня снабдили на всякий случай «чашками Дикси».[25] С досадой обнаруживаю, что вынужден воспользоваться этим изящным приспособлением. Затем я выбрасываю его в просвет между В-29 и «Скайрокетом». Эверест, наблюдающий за отцеплением, немедленно сообщает бригаде на дне озера:

— Из-под фюзеляжа В-29 только что выпал небольшой белый предмет.

Прежде чем Кардер успевает проглотить очередную таблетку аспирина, Янсен сообщает на землю:

— Не волнуйтесь. Это всего-навсего предполетная «чашка Дикси», сброшенная Бриджмэном.

Янсен ухитряется выжать из В-29 максимальную высоту полета. Опуская глаза, вижу на уровне своего рта непрозрачное пятно инея, образующееся на холодном лицевом щитке шлема от выдыхаемого мною влажного воздуха. На щитке нет противообледенительного устройства. Я осторожно выдыхаю воздух в нижнюю часть шлема, чтобы замедлить нарастание инея, который теперь образуется на щитке ниже моего рта. По скорости его нарастания я рассчитываю, что мне все-таки удастся отцепиться до того, как иней начнет серьезно мешать обзору. После окончания скоростной площадки, на малой высоте, я смогу вовсе сбросить шлем.

Джордж начинает нисходящий отсчет на высоте 10 300 метров. Я забываю об обледенении лицевого щитка. Когда

включается ЖРД, я могу набирать высоту с большим углом, чем раньше, но опять встречаюсь с той же проблемой сохранения заданного числа M = 0,85 в режиме набора. Теперь после отцепления я выигрываю несколько секунд. Сейчас у меня больше опыта в запуске двигателя и переходе к набору высоты. Вознаграждением является большая продолжительность работы ЖРД в режиме горизонтального полета. Фиксирование руля направления сказывается положительно.

Покачивание все же не исчезло, но теперь оно медленное и может быть почти полностью погашено восстановленной эффективностью элеронов. Педали руля направления только слегка колеблются. В сверхзвуковой области полета я перехожу к неудобному виду управления машиной при помощи тумблера, приводящего в движение горизонтальный стабилизатор. На высоте 16700 метров я отдаю ручку управления при меньшей перегрузке, равной 0,6, и разгоняю самолет до скорости, почти в два раза превышающей скорость звука. Благодарение богу, «Скайрокет» с легкостью мчится по небу. Он будет мчаться так, пока не израсходует топливо.

Между прочим, только уже на малой высоте я замечаю, что сброшенный на пол кабины лицевой щиток больше чем наполовину покрыт толстым слоем инея.

Машина возвратилась на аэродром с зарегистрированной скоростью полета M = 1,72 — на четыре десятых числа M больше, чем в предыдущем полете, — и высотой полета 19200 метров; «Скайрокет» летел на 320 километров в час быстрее экспериментального самолета военно-воздушных сил X-1 и теперь был самым скоростным самолетом в мире.

* * *

Наш контракт кончился. НАКА требовал самолет. Мы доказали, что он успешно отцеплялся в полете, и комитет был готов принять его для дальнейших испытаний. Но бригада фирмы Дуглас, два года тщательно готовившая машину, чтобы добиться успеха, еще не хотела передавать ее. Самолет мог показать лучшие результаты, но для достижения их потребуется еще несколько полетов. Нашей целью было достижение скорости, соответствующей числу M = 2.

Главное управление авиации ВМС разрешило дальнейшие полеты для достижения максимальной скорости и высоты. Мы получили телеграмму с разрешением продолжать полеты, и НАКА остался ни с чем — ему осталось только ждать, пока мы проведем

наши полеты для достижения больших скоростей.

Инженеры, убежденные в том, что машина была теперь полностью управляемой, с новым приливом энтузиазма занялись выжиманием из нее последней сотой доли числа М. Решающее значение имели запас топлива и высота полета. Чем выше мы доставим «Скайрокет» на самолете-носителе, тем большую скорость он разовьет, располагая большим запасом топлива. Благодаря приобретенному опыту я научился экономить топливо, когда после отцепления включал двигатель и начинал набор высоты, но машина теряла топливо во время семидесятидвухминутного полета под В-29. К моменту, когда мы достигали высоты отцепления, испарялось 172 литра жидкого кислорода.

Иоргенсен и Осборн взялись за дело. Они выступили с предложением, которое позволило бы при четвертом отцеплении достичь большего числа М. На В-29 было установлено сложное перекачивающее устройство для восполнения того количества кислорода, которое испарялось из баков за время подъема «Скайрокета» на высоту самолетом-носителем. За три недели на самолете-носителе были установлены сконструированные Иоргенсеном и Осборном трубопроводы и баки. Кроме того, аэродинамики изменили полетное задание с целью получения большей скорости при переводе самолета с набора высоты в горизонтальный полет. На этом маневре они уменьшили перегрузку с первоначальной умеренной в 0,7 до незначительной в 0,3. Эти мероприятия должны были дать большой эффект. Нужно было попытаться достигнуть на «Скайрокете» скорости, соответствующей числу М = 2.

* * *

Четвертая попытка. 11 июня 1951 года. Летное задание № 27. Ожидая в полумраке кабины «Скайрокета» момента сбрасывания, я слышу Кардера, обращающегося по радио к вышке управления полетами:

— Высылайте второй сопровождающий самолет-наблюдатель, В-29 уже на высоте 10 300 метров.

С тревогой я узнаю, что самолет-наблюдатель еще не взлетел с аэродрома. В этом полете Джордж выжимает из В-29 еще большую высоту. Прошлый раз он сбросил меня на высоте 10 300 метров, но сегодня он все еще продолжает набор высоты. Десять тысяч триста метров. Покрытое инеем поле на внутренней стороне лицевого щитка быстро разрастается по мере увеличения

высоты полета. Быстрое образование инея, подкрадывающегося к моим глазам, теперь мешает мне. Сопровождающий самолет сможет догнать нас только через пятнадцать минут, и Джордж все еще продолжает набор высоты. За время трехминутного полета на ЖРД полоса инея увеличится не намного, но за эти пятнадцать минут она закроет весь лицевой щиток.

Вот так сюрприз. Перед полетом я думал обо всех возможных ловушках, за исключением этой, и считал, что все предусмотрено. Может быть, если Джордж прекратит набор высоты и начнет сейчас же выход на прямую, полоса инея останется ниже уровня моих глаз. Так было бы неплохо. Я решаю не тревожить Кардера и ничего не говорить ему об инее, ведь к этому полету так много готовились. Я почти уверен, что если Джордж прекратит набор высоты и мы выйдем на последнюю прямую, я смогу выполнить летное задание. Проходит пять минут, иней поднялся на уровень нижних век.

— Нам следовало бы, пожалуй, сейчас выходить на прямую, дружище…

— Бог с тобой, что за спешка? Я могу набрать еще несколько сот метров…

— Вот что, Джордж, начинай-ка разворот. У меня котелок уже покрылся инеем. — Я говорю неясно, чтобы Кардер не понял меня и не прекратил полета.

— Я не пойму, что ты, черт побери, бормочешь. Ну что же, ты командуешь парадом… — с недовольством говорит Джордж.

Я выдыхаю теплый воздух в нижнюю часть шлема, чтобы замедлить образование инея, но теперь это ничуть не помогает. Одиннадцать тысяч метров. Щиток покрыт сплошным тонким слоем инея, но через него все еще можно видеть. Непрозрачная полоса пока находится ниже моих глаз, в той части, куда я выдыхал воздух. Джордж начинает нисходящий отсчет.

— …Четыре, три, два, один — сброс!

Я отцеплен и без затруднений набираю заданную высоту 18 000, — это высота, на которой закипает кровь. Я забываю о наполовину покрытом инеем лицевом щитке. В этот раз тревожное чувство объясняется главным образом тем, что я добрался до новых предельных высот. Покачивание поддается контролю. Но я не уверен в том, что высотный костюм сработает в случае нарушения герметизации кабины. Пока я нахожусь в опасной зоне, на высоте более девяти тысяч метров, я не могу быть абсолютно спокойным. Даже если при аварии проклятый костюм сработает, то чем выше я заберусь в разреженный воздух, тем дольше буду находиться в аварийных условиях, прежде чем выйду из зоны пониженного давления. Перспектива управлять

самолетом, будучи скованным надутым высотным костюмом, когда придется дышать в стеклянный шар в течение неприятнейших десяти минут, пока я со скоростью, равной почти удвоенной скорости звука, буду мчаться к безопасной высоте 5000 метров, — не из приятных. До сих пор высотный костюм еще ни разу не был проверен в аварийных условиях полета.

Я бросаю взгляд на приборы, расположенные в нижней части приборной доски. Еще один слой вуали из инея быстро растет снизу лицевого щитка, мешая наблюдать за приборами. Я пошел на слишком большой риск. Но сейчас нет времени думать об этом. Пора переводить самолет с набора высоты в горизонтальный полет. При перегрузке, близкой к отрицательной, мое тело становится почти невесомым, и я повисаю на ремнях. Как и предполагалось, с началом шестисекундной горизонтальной площадки машина разгоняется быстрее и, когда она достигает скорости M = 1,79, я вновь испытываю благоговейный трепет. Я опять сталкиваюсь с явлением, которое не могу объяснить, и мне становится не по себе.

* * *

— Билл, какого числа М ты достиг?

Мабри был первым, кто спросил меня об этом, когда я выбрался из кабины.

— 1,8 или около этого.

Присутствовавшие при этом разговоре тяжело вздохнули. Чтобы выяснить точные показания маметра во время полета, они должны были ждать обработки пленки в фотолаборатории, поэтому они выражали недовольство.

— Разве ты не знаешь?

— Не точно. Я порядком занят там, наверху.

Томми Бриггс дернул за молнию, освободив меня из тесного костюма. Мне стало легче.

— Какова была скорость по прибору?

— Не знаю.

— Ты что же там, ни на что не смотришь?

— Черт возьми, конечно, смотрю. Смотрю на акселерометр!

Я направился к автомобилю, а оживленная группа задававших мне вопросы инженеров следовала за мной, словно тренеры за идущим с ринга боксером. Для обработки данных испытания потребуется два дня, и только после этого будут известны точные характеристики «Скайрокета». Показания приборов, хотя они и наглядны, нельзя считать точными.

Ал Кардер с красным от жары лицом сел рядом со мной.

— Ал, нам придется что-то сделать с лицевым щитком. Когда меня сбросили, он почти целиком был покрыт инеем. Чтобы достичь большой высоты на B-29, нужно много времени, а это ухудшает положение. Раньше это было терпимо, щиток только наполовину покрывался инеем, а теперь, когда мы стали добиваться от B-29 еще большей высоты, нам нужно как-то удалять влагу из шлема.

— Боже, ты думаешь, что лицевой щиток полностью покроется инеем до того, как ты спустишься достаточно низко, чтобы снять его?

Я вспомнил слой инея, который был на лицевом щитке десять минут тому назад. Всего на несколько миллиметров ниже моих глаз! Но об этом знал только я, и вопрос Кардера даже позабавил меня.

— Возможно, — ответил я ему.

— Единственное, что я мог бы предложить, — это стеклоочистительное устройство.

Мы оба рассмеялись.

Глава XXI

Спустя два дня аэродинамики сообщили новые данные. Изменение величины перегрузки, увеличение высоты полета и, наконец, новая кислородная установка дали возможность увеличить скорость на 0,07 числа М. Но «Скайрокет» все еще пока не достиг числа М = 2, как мы рассчитывали. На высоте 19 650 метров он развил максимальную скорость, соответствующую М = 1,79. Эти успехи были уже обнадеживающими; дело продвигалось вперед, и самолет не причинял нам неприятностей. Очевидно, мы просто не смогли правильно использовать все возможности, чтобы достичь скорости порядка М = 2. Инженеры были убеждены, что мы этого достигнем при следующей попытке.

Наше нежелание передать самолет НАКА расстраивало все планы этой организации, и представители комитета по всякому поводу стали открыто проявлять раздражение. Под влиянием сильного нажима со стороны НАКА офицер связи ВМС в свою очередь нажимал на нас, требуя передачи «Скайрокета» беспокойному комитету. Инженеры объекта смогли успокоить измученного представителя ВМС, лишь заверив его, что потребуется только один дополнительный полет. Представители комитета в Вашингтоне поддерживали постоянную связь с ВМС, и через столичное представительство нашей фирмы главное управление авиации ВМС посылало нам телеграммы с запросами о сроках передачи самолета НАКА.

На последнюю телеграмму мы ответили просьбой разрешить нам еще один полет. Наша главная цель была уже очень близка. ВМС сразу же дали согласие на этот полет, и НАКА дипломатично примирился с фактом, что буксировка «Скайрокета» в его ангар на аэродроме летно-испытательного центра задержится еще на некоторое время.

Таким образом, мы могли еще раз попытаться достичь скорости, соответствующей М = 2. Все должно было быть вложено в этот предстоящий полет на максимальную скорость! Сэкономить больше топлива с целью использования его в режиме горизонтального полета не было уже никаких возможностей; все, что можно было сделать в этом направлении, уже сделано. Возможно, самолет взял бы больший запас топлива, если бы с него сняли часть испытательной аппаратуры, но этот метод, преследующий только установление нового рекорда, лишил бы этот полет главной цели — получения полных и точных данных о той области высоких скоростей, в которую только один «Скайрокет» и мог проникнуть. Оставалось только одно: при

переводе с набора высоты в режим горизонтального полета уменьшить перегрузку до 0,2, что лишь немногим больше отрицательной. Это дало бы самолету дополнительный разгон.

* * *

Уже установилась изнурительная летняя жара, когда летное задание было разработано и инженеры из Санта-Моники решили проблему борьбы с инеем, изготовив крошечный, управляемый вручную стеклоочиститель для лицевого щитка шлема высотного костюма. Был конец июня. Итак, в момент начала перевода самолета из набора высоты в горизонтальный полет «Скайрокет» будет на 1500 метров выше любого другого самолета, летавшего до этого.

Я плохо спал перед полетом. Мне хотелось поскорее разделаться с этим последним полетом, и я ждал утра с каким-то странным нетерпением. «Скайрокет» не может преподнести мне никаких сюрпризов в этот последний полет, — я привык к нему. Причины всех неприятностей, которые он раньше причинял, были устранены. Завтра я буду вознагражден за все. Самолет превосходно вел себя в глубинах неизведанной области полета. Двумя успешными полетами в эту область «Скайрокет» и завоевал первенство. Не было оснований предполагать, что завтра самолет не будет вести себя так же хорошо. Летное задание ни в коей мере не было более рискованным, чем предшествовавшие. Разница заключалась только в большей высоте и в меньшей перегрузке при переводе самолета из набора высоты в горизонтальный полет. Зная, что все диаграммы, расчеты и уравнения были хорошо изучены инженерами, мастерски владеющими логарифмическими линейками, я был уверен, что все будет в порядке. Как и прежде, единственными противниками я мог считать мои собственные недостатки и неизвестность.

Возможно, все происходит в последний раз. Быть может, после этого полета ВМС пришлют телеграмму с приказанием передать «Скайрокет». Возможно, сегодня я расстанусь со «Скайрокетом», уйду от ужасного противодействия, навязываемого мне самолетом после увеличения скорости на какую-нибудь тысячную числа М, от постоянной настороженности, — от всего, что в конечном счете неожиданно щедро вознаграждается успехами самолета.

В мерцании наступающего рассвета ангары-близнецы военно-воздушных сил неясно вырисовывались, подобно сфинксам на плоской поверхности пустыни. База спала. В наступающем утре

раздавался пронзительный свист самолета, которым я должен был управлять. Луч ручного электрического фонарика двигался вдоль дорожки, покрытой гравием, свет фар приближающихся автомашин падал на темные стены ангара фирмы Дуглас. Сухой воздух был наполнен запахом шалфея и легкоиспаряющегося бензина.

— Билл, тебе лучше зайти и поговорить с Игером, — посоветовал мне Кардер, когда мы проезжали мимо ангаров военно-воздушных сил. — Ты, вероятно, хочешь рассказать ему о том, что собираешься сегодня делать, ведь вчера он не мог принять участие в разработке задания.

Мы остановились у ангара. Я нашел Игера наверху в комнате, заставленной шкафчиками для одежды.

— Можешь ли ты уделить мне минутку?

Он посмотрел на меня поверх своего шкафчика и сказал:

— Привет, Билл. Конечно, сию минуту буду в твоем распоряжении.

Он вынул свою летную куртку и снаряжение и направился вместе со мной в зал.

— Пойдем в кабинет.

Эта комната была меньше той, в которой мы вместе работали с Янсеном. Я никогда не бывал в ней раньше, и большинство моих разговоров с Игером происходило в ангаре фирмы Дуглас. Теперь, когда программа испытаний продвигалась вперед, он часто посещал нашу рабочую комнату. За исключением Пита Эвереста, который сейчас летал на самолете Х-1, я был единственным летчиком на базе, с которым Игер мог поделиться впечатлениями; его прежний самолет и мой «Скайрокет» были уникальными машинами, летавшими со сверхзвуковой скоростью. Это и роднило нас. А теперь «Скайрокет» стал машиной номер один.

— Я слышал, что ты сегодня действительно намерен свернуть свое хвостовое оперение, — сказал он, взглянув на меня исподлобья.

— Да, я полагаю, что сегодня нам улыбнется счастье.

— Ты считаешь, что на большей высоте выжмешь еще кое-что из самолета?

— Так по крайней мере говорят умники.

— Так-так… а где начнешь перевод с набора в горизонтальный полет?

— На 19 500.

Игер задумался, наклонив голову набок.

— Хм-м. Не усердствуй там, Бридж, — он немного скосил глаза. — Ты забираешься туда, где опасно…

— Да, я понимаю, что ты имеешь в виду. Однако это будет в

последний раз. Сегодня я заканчиваю работу со «Скайрокетом». Естественно, площадку я сделаю несколько короче, чем раньше. Ты перехватишь меня ближе к озеру. Хорошо?

— Да.

— О'кэй! Увидимся после отцепления.

— Счастливого отцепления, дружище!

* * *

Вот и «Скайрокет», теперь уже знаменитость. Его заправляют перед ответственным полетом механики, похожие в своих громоздких костюмах и капюшонах на членов тайной религиозной секты, собирающихся в полночь.

Когда я, наполовину одетый в высотный костюм и сопровождаемый доктором Стамом, приближался к заправляемому топливом самолету, мое напряжение достигло наивысшей точки. На этот раз я решил получить от «Скайрокета» все возможное и закончить на этом его испытания. И в этом не было ничего страшного. От покачивания удалось избавиться без изменения конструкции. «Скайрокет» снова уютно повис в фюзеляже самолета-носителя, поблескивая радужно-белой окраской со свежим лаковым покрытием. Сегодня — кульминационный пункт трехлетней работы.

Заправка была окончена. Инженеры подходили ко мне один за другим, чтобы сказать несколько напутственных слов, эквивалентных выражениям: «Желаю удачи», «Увижу тебя после полета», «Мы обсудим это позже»… Оптимистические ссылки на будущее! Стам кончил возиться со шлемом и шлепнул рукой по его верхушке. На B-29 были запущены двигатели, самолет вырулил, и вот мы в воздухе.

* * *

Меня больше не смущают «чашки Дикси». Это стало обычным в полете. Когда я выбрасываю «чашку Дикси», Эверест, привыкший к этому зрелищу, сообщает на землю:

— Выброшена «чашка Дикси»!

Десять тысяч пятьсот метров. Я киваю в ответ на напутственный жест Янсена. Двадцать минут спустя мои руки сжимают ручку управления.

— Два… один.

Внезапный свет — ощущение, к которому я привык при

отщеплении. Сегодня перевод в режим набора высоты плавный, сегодня я не трачу лишнего топлива на это. Как я напрактиковался! Как легко я контролирую мощность, создаваемую четырьмя камерами двигателя. Напряженность, сковывавшая меня, когда я сидел в бомбардировщике, прошла, и мое желание как можно лучше выполнить задание действует на меня, как сильное успокаивающее средство. Даже постоянное изменение угла набора высоты не требует особых усилий. Как хорошо машина «ходит за ручкой»!

Достигнув максимальной высоты, я энергично переведу машину в горизонтальный полет и дам ей полную свободу. На этот раз я заставлю самолет при дополнительном разгоне достигнуть заданной скорости.

Пронизывая чистый воздух при температуре минус 62 °С, я за несколько, секунд достигаю высоты 19 500 метров. Вот сейчас! За время, пока я двигаю ручку управления от себя, самолет набирает еще 900 метров. Через высшую точку — в горизонтальный полет. Это не плавная, пожирающая ракетное топливо траектория, а резкий переход в горизонтальный полет, — так тележка на американских горах проскакивает через высшую точку. Отдаю ручку управления от себя, и беспредельное голубое великолепие, лежащее впереди, ускользает из поля моего зрения, уступая место кривой линии горизонта.

Машина спокойно начинает покачиваться. Эту штуку, которая раньше, в трех, казавшихся бесконечными, полетах держала меня на грани искушения воспользоваться парашютом, я принимаю теперь как нечто само собой разумеющееся. Сейчас перегрузка равна 0,25, она очень близка к нулевой, при которой карандаш, лежащий на полу кабины, от небольшого толчка начал бы плавать в воздухе. По показанию белой стрелки акселерометра я строго выдерживаю перегрузку 0,25. Давай посмотрим, малютка, что ты теперь можешь сделать! «Скайрокет» переходит в сверхзвуковую зону со скоростью более пятисот метров в секунду.

Покачивание! Я не могу пренебречь им. Оно становится более настойчивым в тот момент, когда самолет переходит с набора высоты в горизонтальный полет. Хорошо, пусть оно продолжается, черт его возьми! Я ввожу самолет в этот режим полета. Он может выдержать это покачивание. Машина протестует, и я сильнее сжимаю ручку управления. Ничто не вышибет машину из перегрузки 0,25, которую неизменно показывает акселерометр. Ничто в ее поведении не может заставить меня прекратить выполнение задания. Сгорбившись над ручкой управления, я придерживаюсь принятого режима полета.

Самолет покачивается все сильнее, быстрее. Линия горизонта

неистово прыгает перед остеклением кабины. Я борюсь с этим сумасшедшим покачиванием, двигая элеронами, но сейчас они не эффективны. Они как перья в бурю. Все же элероны — единственное средство в моем распоряжении. Покачивание происходит так быстро, что я не могу попасть элеронами в противоположную фазу. Самолет восстал против меня! Движением элеронов я еще больше усиливаю покачивание, и меня охватывает паника. Мне почти дурно, но я борюсь с этой силой, возросшей теперь до такой степени, что мои ожесточенные попытки справиться с ней жалки. Но ведь можно, наверное, каким-либо способом прекратить это явление. Я оставляю возню с элеронами, а затем вновь пытаюсь устранить покачивание, которое вцепилось в меня и мотает из стороны в сторону, как собака, терзающая кошку. Наконец я прекращаю бороться с покачиванием и начинаю выжидать момент, когда это безумие, подобное движению стеклоочистителя, поставит «Скайрокет» в нейтральное положение. В этот миг мне нужно, применив всю силу, прекратить покачивание.

— Вот теперь!

Не вышло.

— В этот раз мне удастся. Вот теперь!

Мои усилия жалки по сравнению с силой, которая захватила самолет, но они все же действуют положительно. Это слабый проблеск надежды на восстановление управления самолетом, и отчаяние на миг отступает. Ручка управления — нелепая игрушка, ей не справиться с силой, овладевшей машиной.

— Боже мой, почему они не дадут мне какое-либо средство для борьбы с покачиванием?!

Для борьбы с этим проклятым небом, обратившимся против меня, у меня есть только эта игрушка. Восемьдесят килограммов моего веса против целого мира, заполненного взбесившейся энергией. Мои руки — слабое средство, и они болят от бесполезного напряжения.

Я отвлекаюсь от бессмысленного состязания, чтобы взглянуть на маметр. Его показания быстро растут: 1,79; 1,80; 1,82; 1,83; 1,84; 1,85…

Вот ответ. Вот в чем причина. Это неизведанная область. Машина продолжает полет.

Лицевой щиток моего шлема, находящийся между моими глазами и приборной доской, напоминает о себе. Туманная вуаль моего дыхания то появляется, то исчезает со стекла, и страшный шум моего затрудненного дыхания напоминает гул ветра в пустой бочке. Несмотря на всю свою занятость, я отдаю себе отчет в этом ужасном, животном, пугающем звуке.

В этот изолированный, чересчур легкоуязвимый мир, состоящий из меня самого и «Скайрокета», сквозь потрескивание в наушниках моего шлема прорывается из другого, далекого мира еле слышный высокий голос Ала Кардера:

— Чак, он уже начал снижаться?

Со своего места на дне озера, находящегося на двадцать километров ниже меня, ведущий инженер мог следить за белым следом, оставляемым самолетом при наборе высоты. Но теперь «Скайрокет» достиг высоты, где воздух слишком разрежен для конденсации. Небо, в котором так легко затеряться, поглотило меня.

Голос где-то отставшего Игера отвечает:

— Нет, он все еще продолжал набор высоты, когда его след исчез и он ушел от меня.

— Чак, вы имеете какое-либо представление о его местонахождении?

— Последний раз я видел его над Барстоу, он шел на восток.

Я был словно в полубессознательном состоянии, когда слышишь голоса склонившихся над тобой людей и не можешь ответить. Мне хотелось сказать им какую-нибудь запоминающуюся шутку, но я не мог.

Мои руки и лицо покрыты потом. Ручьи едкого пота попадают в глаза. Как странно, что человек может потеть при температуре минус шестьдесят градусов.

Если лошадь тебя сбрасывает, можно в конце концов ей поддаться. От животного можно уйти. Но с самолетом все обстоит по-иному. Я являюсь частью его до тех пор, пока он не исчерпает свой гнев, У меня нет никакого выхода: я вынужден следовать вместе с ним.

Я все еще настойчиво держу стрелку акселерометра на 0,25. В начале покачивания самолета я видел перед собой качающуюся линию горизонта — границу голубого неба и коричневой земли, сейчас она исчезла, и я вижу только твердую коричневую землю, которая вращается то влево, то вправо. Это получается оттого, что теперь покачивание происходит на снижении при скорости M = 1,87. За лицевым щитком, на котором все больше и больше осаждаются мелкие капли, не видно неба, видна только плоская и твердая земля, к которой я направляюсь.

Я проигрываю сражение. Продолжать упорствовать — глупо. Нужно принять решение. Остановить двигатель! Тогда наверняка кончится этот ужас. Нащупываю выключатель, который лишит самолет тяги в две тысячи девятьсот килограммов, и ставлю его в положение «Выключено».

Машина вздрагивает и замедляет полет, но дикое

покачивание продолжается. С ужасом я вдруг осознаю, что прекращение тяги не влияет на поведение машины.

Озеро находится в шестидесяти пяти километрах позади меня, а «Скайрокет» уносит меня все дальше и дальше от моего единственного убежища. Развернуться к озеру невозможно. Я не могу заставить его войти в вираж. Самолет не сойдет со своего пути! Слой инея на лицевом щитке растет и превращается в тяжелую белую завесу. Я больше не вижу вращающуюся подо мной землю.

Мой и без того крошечный мир — кабина — стал теперь еще меньше, он ограничился только моим шлемом. Все, что существует для меня, теперь заключается в белом инее на лицевом щитке, неистовом покачивании самолета и ощущении ручки управления в моей руке. В бесшумно летящем самолете я слышу только свое ужасное конвульсивное дыхание.

Лишенный возможности видеть, человек в неуправляемом «Скайрокете», несущемся в разреженных слоях атмосферы, которые могут взорвать его тело, как воздушный шар, летит к земле со скоростью, почти вдвое превосходящей скорость звука.

Высота — единственное средство, остающееся в моем распоряжении. В запасе высоты — мое спасение. Надо принимать какое-то решение. Из последних сил тяну ручку управления на себя и заставляю самолет изменить режим полета. Самолет стал уходить в необъятное безопасное небо, но огромная сила, вызванная резким переходом к набору высоты, прижала меня к сиденью, моя нижняя челюсть отвисла, как у человека, вопящего о помощи. Я знаю, что теперь удаляюсь от внушающей страх твердой темной земли, к которой до этого приближался. Теперь передо мной мягкая голубизна неба.

И вдруг, подобно тому как ночная тьма сменяется светлыми акварельными тонами рассвета, покачивание начинает ослабевать. Я чувствую, как оно постепенно уменьшается и наконец прекращается совсем. Все неистовое и ужасное ушло. «Скайрокет» опять стал тихим и нежным. Он ракетой летит ввысь.

Теперь самолет полностью управляем, но я ничего не вижу. Стеклоочиститель! С нахлынувшим на меня чувством благодарности я вспоминаю, что он был установлен перед этим полетом по настоянию Ала Кардера. Слава богу, что существует Кардер и до смешного маленький рычажок, который я двигаю рукой, чтобы очистить щиток от инея.

Продолжение полета на режиме крутого набора высоты без тяги двигателя приведет к тому, что самолет начнет трястись, подавая сигнал о приближении потери скорости. Первым, на что я бросаю взгляд, очистив щиток от инея, является циферблат

указателя воздушной скорости. Скорость быстро падает. «Бриджмэн, управляй самолетом, он опять в твоих руках!». Снова становлюсь летчиком. Теперь я отдаю ручку от себя, чтобы увеличить скорость. Самолет опускает свой длинный нос, и появляется положительная перегрузка. Ввожу «Скайрокет» в разворот, направляюсь к базе. Машина опять моя!

Сопровождающие летчики-наблюдатели потеряли меня. Но меня пока не беспокоит полет к базе. В данную минуту я переполнен чувством облегчения, вызванного тем, что «Скайрокет» еще раз стал машиной, которую я понимаю, и что он летит в нужном направлении.

Хотя кошмар внезапно прекратился, мое тело все еще напряжено. У меня неудержимо дрожат руки и ноги.

В какой-то момент на снижении я вновь попадаю на ту высоту, где самолет опять оставляет след, который заметил Кардер. С земли этот след кажется блуждающей спиралью, отмечающей дикую траекторию моего полета. Как только Кардер с тревогой заметил мой след, начался разговор по радио.

— Чак, вы видите его след? Можете ли вы туда добраться?

Я едва различаю эти звуки приближающейся помощи и рассеянно думаю о том, как рассказать обо всем происшедшем в этом полете, Кардеру. Почему я так упорно продолжал выдерживать перегрузку 0,25? Сейчас, сидя здесь, в кабине обессилевшего, как и я сам, «Скайрокета», я вспоминаю только что пережитые минуты.

Бог мой! Ни разу я не подумал о рычаге катапультирования. А не могло ли случиться, что самолет вместе со мной воткнулся бы в землю?

— Да, Ал, вижу его след. Нагоню его через минуту — две.

— За ним тянется странный след. Чак, как он выглядит?

Чак приближается. Теперь послушный «Скайрокет» замедляет полет и выходит из сверхзвуковой области, подвергаясь обычной тряске при проходе критической скорости, соответствующей числу M = 0,9. Когда-то вызывавшая страх тряска теперь вызывает только улыбку.

— Я еще не нашел его, — теплый и спокойный голос Игера с мягким южным выговором успокаивает, как отличное виски. — Теперь наконец увидел его. Он довольно далеко, но, кажется, цел.

— Билл, — обращается ко мне Кардер, — как твои дела?

Наконец! Я вижу далеко внизу впереди себя ложе озера. Всего лишь несколько минут полета.

— Заткнись, черт побери!

Ко мне пристраивается серебристый F-86 Чака Игера.

— Привет, упрямец! — говорит друг, прилетевший, чтобы

сопровождать меня. Я поднимаю руку в знак приветствия. Он молчит, следуя вниз по моей глиссаде планирования. Он знает, что этот маневр, требующий точности, необходим для доставки все еще не остывшей машины на ложе озера. Даже с неработающим двигателем «Скайрокет» приземлится на скорости, превышающей на одну треть посадочную скорость самолета F-86.

После значительной паузы Чак говорит мне:

— Послушай, дружище, я было подумал, что ты направился в штат Аризона.

У меня едва хватает сил, чтобы ответить:

— Я сам так думал.

Глава XXII

— Какого черта ты так долго выдерживал перегрузку 0,2 и почему не изменил ее?

— Будь я проклят, если я что-нибудь понимаю, Джордж. Я сам не могу этого объяснить.

С самого начала мне было легко разговаривать с Мабри, серьезным, скромным человеком и блестящим аэродинамиком. У Джорджа на все был готов ответ. Он стал моим учителем.

— Что ты в конце концов сделал, потянул ручку на себя?

— Да, а откуда ты это знаешь?

— Когда в конце снижения снова появился след твоего самолета, я увидел отблеск солнца от крыла «Скайрокета», и мне стало ясно, что ты резко взял ручку на себя. — У Джорджа уже было готово объяснение: — Похоже на то, что это является следствием отрицательной перегрузки. В следующий раз нам придется вернуться к большим перегрузкам.

— Машина сразу успокоилась, как только я взял ручку на себя.

Теперь все казалось простым. Но никто не предвидел бунтарства самолета, которое было присуще ему на протяжении всех этих месяцев, начиная с момента первого отцепления. Теперь я с тревогой убедился в том, что исследованная мною область была неизвестна даже людям, изучавшим ее на протяжении долгих лет о помощью логарифмических линеек.

— Джордж, знаешь, мне не хотелось бы, чтобы этот полет повторился.

Сообщение о неожиданно выявленной поперечной неустойчивости «Скайрокета» послужило причиной того, что из Эль-Сегундо опять прилетел самолет, набитый конструкторами, которые должны были еще раз заняться исследованиями. Им все-таки казалось, что я преувеличиваю, рассказывая о случившемся. Летчики-испытатели часто бывают темпераментными людьми. Но затем они увидели записи испытательной аппаратуры.

Спустя два дня они пришли к такому заключению: поперечно-путевая неустойчивость самолета при малой перегрузке является следствием смещения главной оси инерционных сил. Изменение в распределении веса самолета, а следовательно, и инерционных сил, имевшее место при громадном расходе топлива, а также малый угол атаки при переводе самолета с набора высоты в горизонтальный полет с перегрузкой 0,2 — все это и вызывало покачивание.

Секрет машины был раскрыт. То, что я подсознательно

предчувствовал со времени первого отцепления самолета с ЖРД, ясно проявилось: самолет наконец восстал против меня. Сила, против которой он огрызался и протестовал, обнаружила себя. Я никогда не испытывал такого страха, какой пережил в последнем полете. Машина меня чертовски напугала, но, опрометчиво ринувшись навстречу неизвестной мне опасности, я вышел победителем, — и все стало ясно. Не было больше ничего такого, чего я не знал бы о самолете. Защита была простой — нужно было летгать в узком слое неба для того, чтобы сделать площадку на большей скорости. Если я подниму самолет выше этой полосы, я потеряю часть скорости, а если ниже, то вновь столкнусь с ужасными явлениями, с которыми встретился в последнем полете.

Энергичный перевод с набора высоты в горизонтальный полет как средство для получения дополнительного разгона не давал должного эффекта, и я вынужден был возвратиться к более плавному переводу с одного режима на другой. Мне придется надеяться исключительно на увеличение высоты полета и на точное пилотирование самолета в узком слое неба, которым я теперь был ограничен, чтобы выжать из машины еще большую скорость.

Беспокоясь о своем самолете, НАКА теперь торопил нас больше, чем когда-либо прежде. Пришлось с тысячами извинений заверить представителей комитета, что потребуется всего только несколько полетов для доказательства того, что мы разрешили проблему поперечного колебания и что после этого «Скайрокет» будет передан комитету. В конце концов мы должны были доказать, на что способен «Скайрокет», прежде чем НАКА сможет без всяких опасений начать свои обширные, далеко идущие исследования.

И на этот раз главное управление авиации ВМС официально одобрило наше предложение о продолжении полетов для достижения максимальной скорости и высоты.

Мы срочно приступили к продолжению испытаний, но мы не знали, после какого полета можно будет считать программу испытаний законченной.

На разработку задания последней попытки достигнуть скорости, соответствующей M = 2, ушел месяц. Утром перед полетом не чувствовалось никакого энтузиазма, скорее все были охвачены каким-то беспокойством: слишком много было факторов, которые могли помешать достижению нового рекорда или даже осуществлению самого полета.

* * *

Шестой полет. И снова у меня сорок пять минут для размышлений, прежде чем я пройду по холодному и неуютному фюзеляжу самолета-носителя к «Скайрокету». Я знаю этот готовый к отцеплению самолет, тяжело повисший под фюзеляжем B-29. Теперь у меня есть опыт, и я точно знаю, что мне делать. Брошенный мне вызов настолько важен, что он вытесняет из памяти поражение, нанесенное мне самолетом в прошлом полете. Но теперь я уверен, что выполню задание. Если страх является проявлением уважения, тогда я действительно испытываю его. Это хорошо знакомое мне чувство страха и опустошенности перед каждым полетом похоже на то, с чем я встретился впервые в бою. Я могу подавить его. Это чувство можно заглушить, занявшись подготовкой к полету или даже отправившись в кино. Я научился отдалять развитие этого чувства, которое всегда начинает охватывать меня, медленно выползая откуда-то изнутри. Чувство страха и опустошенности охватывает меня только в полете, когда я слишком занят управлением «Скайрокетом», чтобы контролировать это чувство. Оно нужно только тогда, когда приходит само по себе. Тогда оно действует благотворно, как большая доза адреналина, и делает каждое движение определенным и исключительно четким.

В этот раз машина будет вести себя по ту сторону звукового барьера как следует. Выдерживание самолета в узком слое неба на высоте двадцати одной тысячи метров должно помочь мне продвинуть его еще немного дальше в неизведанную область. Перевод с набора высоты в горизонтальный полет должен быть осуществлен при перегрузке 0,5. Я только попробую сделать это и буду обращаться с машиной очень нежно. Когда самолет начнет покачиваться, я возьму ручку на себя, а потом опять отдам ее для увеличения скорости.

Мы на высоте десять тысяч метров. Пора. Десять минут подготовки машины к полету. Холодно. Фонарь закрывается, и «Скайрокет», заполненный легковоспламеняющимся топливом, отцепляется. Самолет ринулся в полет.

Тридцать секунд — и я лечу на сверхзвуковой скорости. Двадцать одна тысяча метров, надо действовать! Плавно перехожу с набора высоты в горизонтальный полет. Теперь самолет пилотирует электрически управляемый стабилизатор, он работает вместо меня. При перегрузке 0,6 я плавно перевожу самолет — ровно настолько, чтобы добиться заданной скорости. Сейчас я нахожусь на границе между перегрузками 0,6 и 0,8, где можно ожидать всяких неприятностей. Получилось! Все идет в соответствии с моим заданием. На этот раз все получается так легко. Конечно, я не могу побить свой последний рекорд, не

заплатив за это. Стрелка маметра, вздрагивая все больше и больше, приближается к числу M = 2… ЖРД дает перебои — топливо израсходовано. Вот и все.

* * *

К вечеру стало известно, что, по материалам обработанных аэродинамиками записей испытательной аппаратуры, официальная скорость, достигнутая «Скайрокетом» в этом полете, равнялась двум тысячам километров в час, что соответствовало числу M = 1,88, то есть всего лишь примерно на одну десятую меньше числа M = 2.

Эту новость сообщил мне Джордж Мабри:

— Кажется, мы побили наш последний рекорд. Ты увеличил скорость на три сотых числа M, но не достиг M = 2. Что ты скажешь?

До обработки записей мне казалось, что я был ближе к M = 2 или, возможно, даже достиг этой скорости. В полете маметр показывал чуть-чуть меньше двух. Но только в записях испытательной аппаратуры фиксируются истинные величины. Я покачал головой:

— Думаю, что так оно и есть. Мы сможем набрать еще пять сотых числа M, но не одну десятую.

— Похоже на это.

Теперь я знал, что мы не достигнем M = 2. Слишком много препятствий стояло на пути. Нам пришлось бы совершить еще несколько полетов, кроме того, вероятно, потребуются и конструктивные изменения самолета, прежде чем можно будет достигнуть M = 2. А наше время истекало.

Оставался еще один полет на максимальную высоту, прежде чем ВМС пришлют телеграмму о передаче самолета НАКА. На следующий день после установления рекорда скорости было созвано совещание на высоком уровне в кабинете Хоскинсона для обсуждения полета на максимальную высоту.

Петтингалл, главный аэродинамик испытательного отдела в Санта-Монике, его помощник Энди Махофф, Хоскинсон и я сидели за длинным столом. На классной доске были нарисованы огромные параболы, которые, как предполагалось, должны были с предельной точностью обозначить путь до высоты 30 600 метров, — высоты, к которой честолюбиво стремились теоретики. Я сидел и с изумлением смотрел на изображенную крутой белой линией поперек классной доски кривую, похожую на траекторию полета снаряда. На кривой через определенные интервалы

цифрами была указана высота, приборная скорость и количество секунд работы ЖРД, остающихся для завершения набора высоты. На самом верху траектории была указана приборная скорость 145 километров в час. У «Скайрокета» срывной режим наступает на скорости 255 километров в час. Инженеры не замедлили дать объяснения, что из-за огромной тяги, развиваемой двигателем, самолет не перейдет в режим потери скорости. Согласно их плану, «Скайрокет» должен был уподобиться снаряду, направленному в небо. Но «Скайрокет» не был снарядом, а был самолетом с крылом и хвостовым оперением! Мне ужасно хотелось поспорить с теоретиками, но я продолжал слушать, пытаясь дать им возможность убедить меня в их правоте. Инженеры спокойным, деловым тоном обсуждали этот фантастический полет. Они много работали с логарифмическими линейками, казалось, они стремились выдать желаемое за действительность.

— Билл, если вы выдержите угол в 50 градусов после перехода на набор высоты, — Петтингалл нанес куском мела траекторию полета, — тяга сама доставит вас туда.

Я молчал. После того как они выложили все доводы в защиту своего плана, я решил следовать разработанному ими заданию, хотя мало верил в него. Я буду выполнять задание до тех пор, пока это практически будет возможно, но на всякий случай подготовлю свой собственный план полета.

— О'кэй! Я согласен. Но ведь лечу я, и если вы не будете против, то я сам решу, продолжать ли мне выполнять ваше задание или нет.

Все согласились. Полет должен был быть поистине экспериментальным. Жесткого задания, которого мне строго придется придерживаться, не было. Я составил свое собственное запасное задание, чтобы в случае необходимости заменить план достижения рекордной высоты, разработанный инженерами.

Теоретически предполагалось, что на режиме набора высоты при скорости, соответствующей M = 1,12, я должен буду довести перегрузку до 1,2 и затем постоянно увеличивать угол атаки.

Мой же план заключался в том, чтобы выдерживать наивыгоднейшую скорость на наборе и продолжать полет на том угле атаки, который получится, пока ЖРД не прекратит работу, затем взять ручку на себя и дождаться, пока не погаснет скорость полета.

* * *

Я вернулся в Эдвардс; Кардер был окрылен полетом на максимальную высоту, намеченным на конец недели. Еще никогда я не видел его таким возбужденным. Идея достижения самолетом «Скайрокет» максимальной высоты заняла его воображение значительно сильнее, чем достижение максимальной скорости в горизонтальном полете. Его энтузиазм передался и остальным членам бригады. Кардер не присутствовал на совещании и не был как следует знаком с принципами, на которых основывался полет. Но это его, очевидно, не слишком тревожило. Он все предоставил мне, сделав одно-единственное замечание:

— Ради бога, не теряй головы и не заходи так далеко, чтобы нельзя было вернуться обратно.

Другие инженеры испытательной бригады не давали никаких советов. Они заняли выжидательную позицию, наблюдая за развертывающимися событиями. Казалось, по вопросу о том, чего можно было ожидать от полета в стратосферу, были расхождения во взглядах между тремя группами теоретиков. Мнения сотрудников испытательного отдела в Санта-Монике, спроектировавших самолет, и аэродинамиков завода в Эль-Сегундо расходились в части порядка проведения этого полета. Даже испытательная бригада в Эдвардсе, не принимавшая по существу участия в разработке предстоящего полета, имела свою точку зрения на его поведение. Но никто не мог сказать ничего наверняка. Все это еще оставалось делом исследований.

Наслушавшись всех этих мнений и предложений, я старался остаться независимым. Я выслушивал различные точки зрения и формулы, но в этот раз полагался только на свой собственный опыт в пилотировании самолета, на что я никогда не отважился бы два года тому назад. Если не будет получен приказ о выполнении этого полета иным способом, я буду действовать так, как считаю нужным. Если же мой план будет сильно расходиться с приказанием, я буду протестовать, так как рискую своей головой.

Летно-испытательная бригада интересовалась, в частности, вопросом, как поведет себя самолет, оказавшись в штопоре на очень большой высоте. Я слушал эти разговоры, и мне становилось не по себе.

— Джордж, если самолет войдет в штопор, что, по твоему мнению, с ним случится? Будет ли он штопорить вперед носом или хвостовым оперением?

— Он должен штопорить носом вперед. Вряд ли органы управления будут эффективны в разреженном воздухе, а поэтому вывести самолет из штопора будет невозможно.

Все продолжалось в таком духе…

Полеты на максимальную скорость в горизонтальном полете контролировались более точно, и к поставленной цели мы продвигались постепенно. Успех тоже был постепенным, энтузиазм — сдержанным. Этот же полет был иным. Мы намеревались сделать попытку достигнуть максимального результата сразу, в первом же полете, задание которого еще три дня тому назад не было точно сформулировано. Я чувствовал себя одиноко.

Три дня были целиком заполнены подготовкой к полету. К высотному костюму были приделаны специальные баллоны с расчетом на более длительный полет. Оборудование костюма было тщательно отрегулировано, чтобы не возникало лишних затруднений на высоте двадцать четыре тысячи метров. На и без того перегруженную приборную доску дополнительно был установлен указатель угла атаки. Пока на «Скайрокет» наносили новый слой лака, я сидел в кабине, сгорбившись над ручкой управления, отрабатывая последовательность движений. Когда накануне полета я закончил тренировку и вылез из самолета, Пондер, тщательно наносивший последний слой лака, сказал мне:

— Постарайтесь на этот раз оставить на нем хоть немного краски.

В четыре часа было так же жарко, как и в полдень. Бассейн, наверное, набит людьми; сейчас там, очевидно, раздается звонкий хохот офицерских жен. К пяти часам солнце зайдет за горы на западном конце долины, и я смогу пойти погулять. Мне хотелось заставить свои мышцы поработать и очень хотелось тишины. Итак, я шел сквозь волны жары, подымающиеся от бетонированной взлетно-посадочной полосы, и думал о предстоящем полете. Все было так, как два года тому назад, когда я впервые увидел «Скайрокет». Так было и перед моим первым полетом на нем. Только теперь у меня уже не было веры, которая сопутствует неопытности. Предположим, я буду слишком строго придерживаться плана задания, который был разработан теоретиками и против которого у меня был ряд возражений. Я не смогу отступить. Чтобы успешно выполнить этот полет, придется полностью использовать весь мой скудный опыт и все мои знания.

Два года тому назад, когда я только приехал в пустыню, чтобы летать на «Скайрокете», у меня была восторженная вера в инженеров. Они располагали таинственными знаниями; они, еще до того как машина была опробована, могли сказать мне, чего можно было ожидать от нее, и я слепо верил им. Но в неисследованных областях никто ничего не мог знать наверняка, и инженеры не всегда оказывались правы. И теперь для меня

больше не существовало авторитетов, на которые я мог бы положиться в отношении своей безопасности. Я понимал, что теперь моя жизнь зависела от моего собственного рассудка. Я должен прежде всего полагаться на самого себя, а не на различные теории.

На краю взлетно-посадочной полосы, которая уходила далеко в бесплодную, иссушенную солнцем пустыню, я повернул назад и направился домой, чтобы полежать в прохладе кондиционированного воздуха, пока не наступит время обеда. Комната казалась мне тюремной камерой, а висевшее в пустом кабинете Кардера задание на полет стояло перед моими глазами, как приговор.

В семь часов вечера я направился в столовую. Волны горячего воздуха можно было видеть, как полосу тумана. Казалось, что горячий воздух можно было зачерпнуть ладонью. Было слишком жарко, и есть не хотелось. Я немного посидел в обществе Мабри и Теда Джаста. Мы поговорили о предстоящем полете, а потом я пошел к ангару, чтобы еще раз посмотреть на «Скайрокет».

Бригада механиков закончила подготовку самолета к завтрашнему полету. Фонарь кабины был опечатан, и возле самолета стоял часовой. Больше делать было нечего. Девять часов. Слишком рано, чтобы идти спать. Я собрал недельный запас грязных носков и отнес их в общую туалетную комнату. Там в одной из небольших круглых раковин с зазубренными краями я старательно выстирал все шесть пар.

* * *

15 августа 1951 года. В восемь часов утра я вошел в кабинет Ала. Полет был назначен на десять.

— Ты вполне готов? — спросил Ал небрежно.

— У-гу.

— Ну что же, надо только шевелить мозгами, вот и все.

Кардер с волнением проглотил остаток кофе, стоявшего на его письменном столе в бумажном стаканчике.

— Между прочим, сегодня утром мы получили указание из конторы Хейнемана… после того как ЖРД перестанет работать, не продолжать полета вверх по инерции. Немедленно переводи самолет на снижение. Решение в сторону осторожности, принятое в последнюю минуту! Меня это устраивало.

— Немедленно? — переспросил я, так как мне хотелось убедиться в этом.

— Немедленно!

— Неплохие ребята собрались там, не правда ли?

Кардер покачал головой:

— Они не могут ручаться за устойчивость самолета при полете с большим углом атаки, как это предложили инженеры из Санта-Моники. Ты достигнешь такой высоты, что они не берут на себя ответственности за сохранность самолета, если ты не переведешь его на снижение, как только ЖРД прекратит работу.

Возможно, нам будет разрешен еще один полет на высоту. В следующем полете я не стал бы переводить машину в режим снижения, а взял бы ручку на себя и продолжал полет. В первом полете можно позволить себе быть осторожным, и я буду придерживаться совета конструкторского бюро.

Кардер спросил меня:

— Что ты думаешь об этом?

— Если Хейнеман так говорит, то пусть будет так, как он хочет.

* * *

В это утро не было слышно обычных «подначек» и тяжеловесных острот. Мои коллеги чувствовали себя как-то неловко, когда приветствовали меня. Я полагаю, что причиной этому был мой чрезвычайно озабоченный вид. Бригада быстро почувствовала мое настроение. Ребята ждали, что я сам начну разговор, и были более внимательны, чем обычно. Они предупреждали все мои желания. Я был благодарен им за молчание. Обычные грубоватые шутки отнимают время и прерывают ход размышлений. Бывало, в другие дни перед полетом я еле удерживался, чтобы не пресечь даже безобидную шутку коротким словом «Заткнись!» Иногда чувствуешь себя неловко оттого, что не можешь вовремя отпарировать какую-нибудь остроту.

Шланги были отсоединены от «Скайрокета», была проведена окончательная шнуровка «корсета». Все было в порядке. Джордж получил разрешение на взлет, и большой бомбардировщик начал разбег.

* * *

Этот полет будет открытием. Я узнаю нечто такое, чего прежде не знал. Помимо навязчивых мыслей о том, как управлять самолетом, и знакомого чувства страха, сегодня я испытывал еще

и чувство ожидания чего-то нового.

Вот он, риск! Прежде полеты строго регламентировались, а сегодня я дам машине возможность лететь столько, сколько она хочет. Все зависит от нее.

Мой полет начнется через десять секунд. Новый путь. В этот момент один из сопровождающих самолетов-наблюдателей пристраивается к B-29 и проверяет настройку своего радио. Теперь только молчание связывает меня с двумя сопровождающими самолетами-наблюдателями, с людьми на дне озера, механиками в ангаре, собравшимися группой вокруг громкоговорителя, как будто они слушают репортаж о финальной игре чемпионата США по бейсболу, с диспетчером на вышке управления полетами и Янсеном, рука которого лежит на кнопке. Он готов приступить к отсчету последних безопасных десяти секунд. Сейчас начнется!

— Четыре… три… два… один!

Я беру холодную ручку управления голыми руками и наклоняюсь вперед.

— Сброс!

Нажимаю на четыре кнопки. Первая, вторая, третья, четвертая… и мгновенно оживают четыре гигантские паяльные лампы. Вначале все подчиняется математике, формулам. Вдох на счете 1001, выдох на счете 1005. Набор высоты при перегрузке 1,2. Смотрю на показания приборов, на маметре = 0,85. Так держи! Слышу голос Эвереста, считающего в своем самолете F-86:

— Первая хорошо, вторая хорошо, третья… хорошо.

Постепенно его голос затухает и становится теперь едва слышным.

— Работают все четыре камеры.

Стрелка указателя скорости падает, в то время как стрелка маметра все показывает 0,85. Теперь измени показания приборов. Стрелки отклоняются вверх и вниз. Маметр показывает M = 1, самолет вздрагивает и переходит в спокойную область повышенного волнового сопротивления. Большая стрелка высотомера показывает 12 800, 13 100… Лететь без перевода из набора высоты в горизонтальный полет — прямо вверх, все увеличивая понемногу угол атаки… ручку взять немного на себя, еще немного, еще. Единственный мир, который существует для меня, — это мир шкал приборов. Свет, падающий под прямым углом на недавно установленный указатель угла атаки, равномерно ползет вверх по мере того, как я передвигаю стабилизатор включением тумблера. Зут… зут… зут… машина все больше задирает нос, еще немного…

Я придерживаюсь задания аэродинамиков из отдела летных

испытаний в Санта-Монике. Похоже на то, что все получается действительно так, как они говорили. Пять приборов. Необходимо постоянно наблюдать за всеми пятью. Указатель скорости, маметр, указатель угла атаки, счетчик секунд продолжительности работы ЖРД и быстро вращающаяся стрелка высотомера. Прибор показывает 17300, 17400 — каждую сотню метров, которые я набираю. Стрелка быстро вращается.

В разреженном воздухе самолет действительно не желает лететь, но, что удивительно, он все же летит. Его тянет фантастическая сила, преодолевающая все. Как шарик на конце тонкой палки, самолет едва сохраняет равновесие в разреженном воздухе. Это что-то сверхъестественное. Машина набирает высоту на угле атаки, который почти равен критическому.

Восемнадцать тысяч, 18 300 метров, 18 600. Я покинул мир. Здесь я связан только с машиной, ее вибрации являются моими собственными, я чувствую их так же, как и дрожь своего тела. В этом кроется какая-то нереальность, смешанная с реальностью, которую я не могу понять. Я впервые испытываю такое чувство. Каждая клеточка, каждый мускул моего тела чрезвычайно настороженны. Восприятие чудовищно обострено: черное кажется чернее, белое — белее. Особенно остро ощущается безмолвие. По всему чувствуется, что находишься на грани неизвестного. Мной овладевает чувство отрешенности.

Я испытываю ни с чем не сравнимые душевные волнения. Страх кажется чем-то существующим вне меня — это привидение, сидящее на моем плече. И хотя оно наверняка там, я не чувствую беспокойства. Я не знаю, что может произойти в следующий момент. Теперь время действовать. Ничто теперь, кроме испытания, не имеет значения. И давление в системе ЖРД не имеет значения, и мир цифр и формул, которые секунду или две назад были так важны; перед лицом этой реальности все превращается в ничто. Я твердо убежден, что приборы, что бы они ни показывали, не окажут влияния на силу, которая заставляет машину лететь. Ее заставляет лететь какая-то особая, сверхъестественная сила. Самолет полон этой непостижимой силой, которую ничто не может сломить. Моя вера в самолет непоколебима. Эта вера теперь окутывает меня, подобно теплому одеялу.

Девятнадцать тысяч метров, 19 300, но я продолжаю набирать высоту. Самолет имеет тенденцию к сваливанию на левое крыло! Без всякой тревоги я автоматически реагирую элеронами; кажется, что это не я, а какой-то робот заставляет органы управления противодействовать сваливанию на левое крыло. Наблюдаю за приборами. Они выделяются ярче: на высотомере 19

500 метров, но набор высоты все продолжается… число М… оставшееся время работы ЖРД. Самолет вновь плавно сваливается на капризное левое крыло; чтобы парировать это, я полностью отклоняю элероны. Но на этот раз элероны не реагируют, они совершенно не эффективны. Крен продолжает увеличиваться. Я резко толкаю педаль руля направления, чтобы устранить сваливание, но, конечно, руль направления застопорен. Двадцать одна тысяча триста метров. На маметре число М = 1,4. Я понимаю, что должен опустить нос самолета. Мне не хочется прекращать набор высоты, но я обязан это сделать, иначе машина наверняка начнет вращаться вокруг продольной оси. Теперь эффективность элеронов постепенно повышается, и я могу снова перевести машину в режим крутого набора высоты. Зут… зут… зут… самолет поднимает нос. Двадцать две тысячи восемьсот метров. Опять самолет сваливается на крыло. Я еще раз опускаю нос и выравниваю самолет. Все заключается в плавном успокаивании машины, круто набирающей высоту. Уступи немного, но делай свое дело. Высотомер показывает двадцать три тысячи двести метров, и ЖРД, издавая шипящие звуки, прекращает работу.

Сказались многие часы тренировки, и моя рука автоматически ударяет по тумблеру стабилизатора для перевода самолета в режим снижения. С ликованием я чувствую ту силу, которая переводит самолет с набора на снижение при перегрузке 0,5. Даже без работающего ЖРД самолет все еще мог бы набирать высоту по инерции. В следующий раз я использую эту энергию для достижения большей высоты. За время полета по кривой траектории самолет набирает еще больше тысячи метров высоты. Стрелка высотомера прекращает свое равномерное вращение и вяло колеблется около цифры 24 400 метров. На такой большой высоте прибор едва действует.

Двадцать четыре тысячи четыреста метров. Снаружи ослепительно яркий свет; контраст темных теней в кабине резок и необычен. В нижней части кабины так темно, что я не могу прочесть показания приборов, установленных на доске внизу. Шкалы же приборов, находящихся в верхней части, ярко освещены. Кажется, что отражение отсутствует; все делится только на черное и белое, видимое или невидимое. Полутонов нет. Здесь чистый, незапятнанный мир.

Самолет бесшумно переходит в горизонтальный полет. Даю правый крен и через маленькие боковые стекла вижу землю, на которой незаметно никаких следов цивилизации, — это просто обширная рельефная карта с горами из папье-маше и зеркальными озерами и морями. Пустыня отсюда совсем не такая,

какой я видел ее в течение двух лет; это бледно-коричневая дыра, окаймленная карликовыми горами, переходящими в другие карликовые цепи, тянущиеся до Калифорнийского залива и Мексики. Берег резко очерчен, четко выделяются маленькие заливы и небольшие бухты, видна кружевная кромка больших коричневых кусков земли, которые растворяются в серой дымке, и мерцание озер, приютившихся в горах; затем снова коричневые и серые тона и, наконец, темно-голубая громада Тихого океана. Словно на глобусе в планетарии, земля закругляется к югу…

Все так, словно я являюсь единственным живым существом, связанным с этой совершенно чужой и необитаемой планетой, лежащей ниже меня на двадцать четыре километра. Несущий меня самолет и я — одиноки в бескрайнем небе.

Там, внизу, находится мир, и я должен его снова посетить, мне предстоит возвратиться туда, на аэродром, который сейчас кажется едва заметной точкой на этом глобусе подо мной. Единственный способ возвращения с трамплина, на котором я нахожусь, — это руководствоваться памятью и действовать автоматически. И это — вознаграждение за мою предполетную подготовку, за тренировку, за заучивание наизусть всех действий. Теперь я уверен, что без этой закалки я не смог бы быстро прийти в себя от того исключительно радостного настроения, которое охватило меня.

Действуя автоматически, я начинаю разворот. Снижаясь, я медленно возвращаюсь к тому, что знал прежде. Опять я слышу в шлеме шум собственного дыхания, и мир, лежащий подо мной, постепенно проникает в мое сознание. На высоте 4500 метров этот мир становится привычно знакомым. Я снимаю лицевой щиток и глубоко дышу. Я опять жив, я снова вернулся во время и пространство.

Глава XXIII

За крутым подъемом самолета «Скайрокет» в область разреженного воздуха, куда никто с земли еще не отваживался вторгаться, следила радиолокационная станция НАКА. Когда я в седьмой раз доставил на высохшее дно озера пустой «Скайрокет» с остановленным двигателем, Ал Кардер уже достаточно хорошо представлял себе, где побывал самолет. Официальная запись будет получена после полудня из фотолаборатории, но радиолокаторы уже показали довольно точные данные.

Кардер первый приветствовал меня. Он ухмылялся и сделал то, чего еще ни разу не делал в течение двух лет моих полетов на его машине. Он сердечно протянул мне руку и произнес краткую речь.

— Поздравляю, Билл. — Он был очень доволен. — Спасибо тебе, мне не придется краснеть, если в ангар заглянет начальство. Я могу сказать, что этот самолет достиг скорости, соответствующей M = 1,88, и высоты порядка 24 400 метров. Пройдет много, много времени, прежде чем какой-либо другой самолет превысит эти результаты!

Остальные члены бригады счастливо улыбались. По их спокойным лицам было видно, что они испытывали облегчение, которое обычно наступает после многих месяцев работы и напряжения.

Я отвернулся от инженеров, чтобы посмотреть, как по озеру буксируют безжизненный «Скайрокет». Малыш, я опять победил тебя! Я чувствовал большое облегчение — облегчение, которое заставит меня спать целые сутки. С моих плеч свалилась такая тяжесть! Мы не сможем намного превысить скорость и высоту, достигнутые за минувшую неделю, на сколько полетов мы ни договорились бы еще с ВМС. Ответственное задание было выполнено.

Там, в ангаре, у громкоговорителя, механики, слушавшие радиообмен в полете, тоже гордились своей машиной. Эдди Эйерс первый сказал мне:

— Эй, Бридж, ты этого давно добивался… Мне думается, что сегодня ты действительно достиг желаемого. Поздравляю.

Один за другим члены наземного экипажа подходили ко мне.

На этом все кончилось. День проходил своим чередом, пока мы ожидали пленку. К трем часам были получены результаты — 24 078 метров. Это было примерно то, на что мы рассчитывали. Я чувствовал себя уставшим, как никогда раньше, но после получения официального сообщения, все же уехал из пустыни к

себе домой в Хермосу. Три часа спустя я позвонил девушке, которой так хотелось услышать мой голос, а потом, не пообедав, завалился спать. На следующий день я проснулся только в восемь часов утра.

Наступила суббота. Это был один из превосходных калифорнийских дней с ровным прохладным бризом, дующим с моря. Теплым утром на пляже лежали невероятно красивые загорелые девушки и парни. И высоко стоявшее солнце, и бодрящий морской бриз ласкали и успокаивали меня. Пустыня, «Скайрокет» и важные экспериментальные полеты в будущее, казалось, ушли куда-то далеко-далеко.

Петти Годсейв, девушка с нежным тихим голосом, погрузила в песок локоть и подперла голову рукой:

— Билл, сегодня ты кажешься чертовски усталым. Что произошло?

Я хотел рассказать всем о своих достижениях, но результат вчерашнего полета был засекречен. Пройдет год, прежде чем будут объявлены фактически достигнутые скорость и высота.

— Возможно, я просто немного устал.

Наверное, сказывалось напряжение последних шести месяцев.

— В течение двух лет мы кое над чем работали, и вчера, мне думается, достигли нужных результатов.

Этот уикэнд был тайным празднованием успеха.

* * *

В понедельник утром я остановился в Санта-Монике, в конторе фирмы, чтобы узнать, нет ли попутного самолета на базу Эдвардс.

Было около десяти часов. Боб Браш первый увидел меня.

— Хорошо, что ты приехал сегодня.

— О, я думал, что будет лучше, если я покажусь здесь, чтобы помочь Дону-младшему. По правде сказать, я был в ангаре с семи утра.

Это замечание послужило началом обычного добродушного подшучивания, к которому присоединились все остальные. В ожидании полетов летчики всегда старались убить время занятиями или подшучиванием друг над другом.

Когда все успокоились, я пошел к своему столу и связался по телефону с летно-испытательным центром. Кардер сообщил мне новость:

— Мы получили сегодня утром телеграмму, Билл. ВМС приказали нам передать самолет.

— Значит, все кончено?

— Вовсе нет. Это будет зависеть от того, что решит Санта-Моника.

Джонни Мартина не было в кабинете. Последнее слово оставалось за ним. Дожидаясь прихода главного летчика-испытателя, я успел просмотреть целую кучу писем. С удивлением я обнаружил два письма, написанные мне девушками, которых я никогда не видел. Одно было из Германии, другое из Виргинии. В других письмах юные любители космических путешествий просили меня прислать им фотографии. Я был смущен и в то же время доволен.

После того как все засели за финансовые расчеты и полетные отчеты, Боб Браш подошел к моему столу и пожал мне руку.

— Программа испытаний была чертовски длинной и опасной, и она закончилась так, как нам хотелось. Ты проделал большую работу, Билл.

Другие летчики тоже стали бочком подходить ко мне один за другим: Ларри Пейтон, Расс Тоу, Боб Ран и остальные. Все они бывалые летчики. Они расспрашивали меня о последнем полете. Вскоре я с увлечением рассказывал о «Скайрокете». Число слушавших мой рассказ росло. Я заметил, что молодые и новые летчики присоединились к нашему кружку лишь под конец, но, тем не менее, для меня это был счастливый час.

* * *

Я возвращался с обеда, когда Джонни Мартин нагнал меня на углу 30-й улицы.

— Эй, Билл, подожди минутку. Мне нужно поговорить с тобой.

Он сделал знак рукой, приглашая меня сесть на скамью у автобусной остановки.

— Мы получили утром телеграмму от ВМС. Они хотят, чтобы мы передали машину НАКА в среду.

— Да, я только что говорил с Кардером, и он мне сказал об этом.

— Что еще может дать самолет? Как ты думаешь, Билл, что можно еще получить от «Скайрокета»?

— Я считаю, что машина может дать большую высоту. Может быть, еще тысячу метров, если я возьму ручку на себя и позволю ей идти дальше, вместо того чтобы перевести ее с набора на снижение. Мне показалось, что при переводе самолет все еще имел достаточную скорость, которую можно было бы

использовать для набора высоты.

— Около тысячи метров, вот как! А как насчет числа М?

— Быть может, удастся получить еще пять сотых числа М. Мы, вероятно, сможем довести скорость до М = 1,93…

Джонни нетерпеливо перебил меня:

— Послушай, Билл, пока нас не постигла неудача, давай закончим на этом. — Он стал мне говорить о том, что намеченная программа испытаний была закончена и что компания не хотела рисковать летчиком или самолетом, чтобы получить лучшие результаты. В его словах мне слышалось: «Старик очень доволен результатом испытаний, он вызвал меня сегодня утром в свой кабинет… до сих пор нам сопутствовала удача, мы установили большие рекорды…»

В тот тихий вечерний час, когда мы сидели на скамье недалеко от завода, незаметно закончились два года моей работы. Все произошло точно так же, как это было на Сайпане, когда внезапно пришел приказ возвращаться домой. Противник, для борьбы с которым ты подготавливался, больше не существовал. Ты стоял с оружием в руках, готовый применить его, и вдруг оказывается, что это оружие больше не нужно для достижения победы. Все кончилось.

Прошло несколько дней, прежде чем все это улеглось в моем сознании и прежде чем я начал действительно отдыхать. Сообщение Джонни сняло с моих плеч большой груз, но от этого почему-то не стало легче. Я чувствовал себя, как после крепкой попойки, мной овладела апатия. Постепенно я стал отдавать себе отчет в том, что значительно сильнее связан с работой, чем предполагал в течение последних шести месяцев этого года. За время испытаний «Скайрокета» что-то случилось со мной, но все произошло так постепенно, что я даже не заметил этого. Устранение объекта, вызвавшего такое изменение, раскрыло мне глаза на это обстоятельство. Теперь надо было подумать о многом.

Дни отдыха после полетов всегда проходили беспорядочно. Я позволял себе крепко выпивать, много играл и только позже приступал к обдумыванию предстоящего полета. До беседы с Джонни на скамье я не задумывался о будущем и ни о чем, кроме полетов на «Скайрокете», не думал. Получалось так, что самолет управлял моей жизнью. Я отмахивался от всего, что отвлекало меня от «Скайрокета». Никаких осложнений. Просто у меня не было времени ни для чего другого.

Мой разум и тело были готовы к встрече с особыми случаями в полете. Если кто-нибудь касался моего плеча, чтобы привлечь мое внимание, я был готов подскочить, но если «Скайрокет»

сваливался на крыло, я был готов удержать самолет. Я был в прекрасной боевой форме, но теперь сражаться было не с кем, а мускулы все еще не могли избавиться от напряжения. Это пройдет со временем. Я пытался планировать свою жизнь без «Скайрокета» и заменить его чем-нибудь другим. Я достиг чего-то, чего именно — я не ощущал. Дом был пуст, словно женщина покинула его. Я переживал тяжелый период крушения надежд.

Цель была достигнута, а вознаграждения ждать было нечего. Оно уже было выплачено мне в то время, когда я мучительно прокладывал себе путь к цели. А по достижении ее меня ждала только пустота.

* * *

К концу первой недели моей жизни без «Скайрокета» я слетал в Мюрок, чтобы забрать свое снаряжение. Это был словно последний день школьных занятий. Некоторые члены бригады, которые работали на «Скайрокете» в течение четырех лет, очищали свои рабочие столы. Они возвратятся в Санта-Монику для получения новых назначений на другие объекты. Несколько человек оставалось для обслуживания самолетов A4D или F4D, которые вскоре должны были прибыть в ангар.

В мрачном загоне одиноко стоял белый самолет, целый и незапятнанный, готовый для буксировки в соседний ангар. Никто не готовил его сегодня к полету. Механик прицепил самолет к виллису и, похлопав его грациозный высокий хвост, сказал:

— Это была неплохая старушка…

— Да, ты прав.

Мы были одни в ангаре.

Механик залез в виллис и, наклонившись вперед, спросил меня:

— Хотите поехать со мной?

— Нет. Эта честь предоставлена тебе.

Прекрасная белая машина спокойно двигалась следом за виллисом по открытой бетонированной площадке в направлении к группе людей, стоявших у открытых ворот ангара НАКА. Никогда больше я не буду летать на ней.

Спустя две недели было опубликовано сообщение о достижении рекордной высоты. Опять, точно так же, как и месяц тому назад, когда был установлен рекорд скорости, я с беспокойством видел свое лицо на передней странице рядом с четким черным заголовком.

> «Самолет авиации военно-морских сил «Скайрокет», пилотируемый летчиком-испытателем Биллом Бриджмэном, побил свой собственный и все существующие рекорды высоты полета… точная высота, достигнутая этим сверхзвуковым самолетом, официально не объявлена. В этом полете Бриджмэн превзошел официальный рекорд высоты 22 065 метров, установленный на управляемом аэростате в 1935 году. ВМС сообщили, что этот последний полет Бриджмэна явился успешным завершением первой фазы экспериментальных полетов, начатых три года тому назад. Самолет будет передан Национальному совещательному комитету по авиации для проведения следующей фазы экспериментальных полетов…»

В первый момент реклама показалась приятной, любопытно увидеть свое лицо на первой странице утренней газеты. Но эти результаты были достигнуты «Скайрокетом». Если я и получил удовлетворение от рекордов, то оно заключалось в сознании того, что я не помешал «Скайрокету» проявить заложенные в нем возможности и что смог управлять им.

Вначале внимание, создаваемое всей этой шумихой, было приятным развлечением. Что-то происходило. Оно помогло похмелью. Оказалось, что я стал своего рода знаменитостью. На приемах меня представляли высшим военным чинам; я выступал по телевидению и по радио; автомобильные фирмы просили одобрить их продукцию; меня осаждали писатели, репортеры, журналисты, требовавшие интервью. Стали появляться статьи, похожие на статью о человеке с Марса. Люди, которых я едва знал, просили меня присутствовать на вечерних приемах: «Это человек, который летал быстрее всех в мире…» На меня смотрели, как на новую вазу… Люди, которых я встречал, считали меня необыкновенным человеком: «Что вы чувствовали?» Я не мог рассказать им, как все это «ощущается», они извинялись, а затем направлялись за следующим коктейлем или стаканом виски. Чтобы избежать дальнейших разочарований, я постепенно сочинил ряд ответов, которые, как мне казалось, соответствовали тому, что эти люди хотели от меня услышать. Основным в моих ответах было: «Чувствуешь себя так, как если бы схватил быка за рога». По-видимому, им это нравилось.

Я убедился в том, что никто не хотел слышать, что на высоте 24 000 метров светло и очень ярко, а поэтому я говорил им: «Выше 22000 метров небо темно-голубое с проблесками красных и многокрасочных полос. Земля же кажется грязным пятном».

На лекциях моим компаньоном часто бывал Чак Игер. Разъезжая по стране, мы неизменно скучали, проводя время за столами председателей собраний, всегда заставленными жареными курами и зеленым горошком. Мы вынуждены были часами страдать, выслушивая напыщенные речи. Как только предоставлялась возможность, мы вместе бежали в спасительную темноту ночи.

Однажды вечером Чак был представлен как «человек, который первым пробил брешь в звуковом барьере». Чак поклонился и произнес свою обычную речь. Затем был представлен я как человек, который летал быстрее и выше всех…

— Право, ничего особенного в этом не было: я только нашел одну из брешей, пробитых Чаком, и пробрался в нее.

Чак дулся на меня остальную часть вечера.

Все же волна, которой меня захлестнуло, оказалась недостаточно сильной, чтобы смыть беспричинное беспокойство, изводившее меня. Я начал думать, что это, может быть, происходит из-за того, что я скучал по полетам. Все, что мне было нужно, — это хорошая встряска, и я пришел бы в норму. Ведь я так давно не сидел в кабине самолета.

Когда я возвратился из поездки в Нью-Йорк и Вашингтон, где произносил речи в отделениях института аэронавигационных наук, я отправился к Брауни в Эль-Сегундо полетать на одном из самолетов AD. Это не помогло. Маленький истребитель, неуклюжий и шумный по сравнению с «Скайрокетом», вел себя, как «утюг». Где же скорость? На крутом пикировании самолет вибрировал и скрипел на скорости 640 км/час. Я создавал перегрузки при выводе из пикирования и на переворотах через крыло до тех пор, пока не устал, но полет на AD только усилил ощущение пустоты. Мои руки никогда больше не будут держать ручку управления самолета, подобного «Скайрокету».

Прошли три недели, а затем и четвертая, а назначения все еще не было. Компания предоставляла мне своего рода отпуск. Каждое утро я поднимался наверх, в летно-испытательный отдел, читал прибывшую на мое имя почту и к полудню ускользал на пляж покататься на доске у Малибу.

Однажды утром Джонни вызвал меня к себе в кабинет.

— Билл, мы хотели бы, чтобы ты взглянул на самолет X-3. Может быть, ты захочешь заняться испытанием его. Он сейчас на выходе и находится в ангаре номер три. Пойди посмотри на макет и скажи свое мнение о нем.

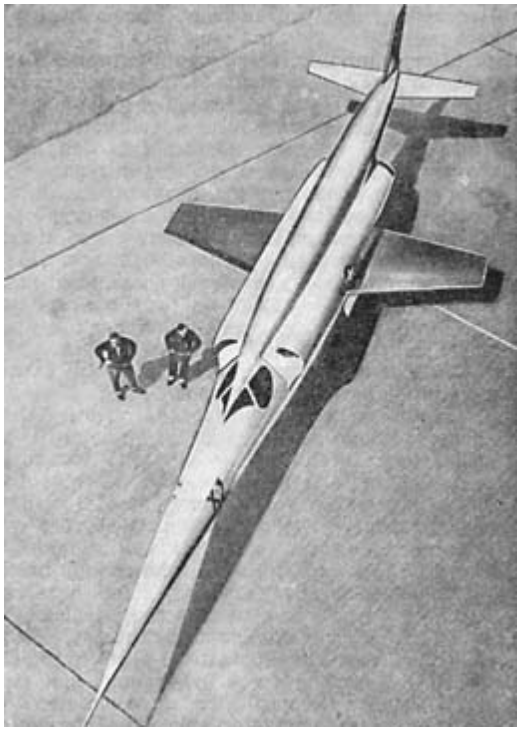


Рис. 6. Экспериментальной самолет Х-3

Самолет Х-3. Краем уха я слышал об этом экспериментальном самолете, строящемся за закрытыми дверями. Так вот, оказывается, о чем шла речь. Только несколько летчиков видели его: Джин Мей, Джонни Мартин и Бени Говард. Главный инженер завода в Санта-Монике Эд Бертон совместно с большой группой инженеров работал над ним почти десять лет. По словам Джонни, самолет Х-3 был фактически первым сверхзвуковым самолетом, рассчитанным на длительный полет на скоростях, к которым «Скайрокет» только приближался на короткое время. Это был сверхзвуковой самолет, открывавший новые перспективы.

На первом этаже перед дверью с надписью «Вход запрещен. Секретный объект МХ656» стоял охранник фирмы, который тщательно проверил мой пропуск.

— О'кэй.

Он возвратил пропуск, шлепнув им по моей руке, и открыл дверь.

Боже! Посреди комнаты грозно стоял макет в натуральную величину одного из наиболее необычных самолетов, которые я когда-либо видел. Это было зловещее неземное творение. Самолет имел почти четырнадцать метров в длину и, казалось, не

был способен летать. «Скайрокет» был самолетом, но эта штука… — нет! Это был самолет новой породы, очень длинный, с узким фюзеляжем, плотно облегающим два турбореактивных двигателя, выпирающих из его боков, и суживающимся в длинный снарядоподобный нос. Далеко сзади из пузатого из-за двигателей фюзеляжа выступало тонкое, прямое, похожее на обрубок, зеркально отполированное металлическое крыло. Размах крыла казался не больше размаха хвостового оперения самолета DC-3, но в то же время этот странный самолет имел в длину четырнадцать метров.

Эта машина была спроектирована для полетов в новой области точно так же, как штурмовик AD или реактивный истребитель предназначались только для полетов в области дозвуковых скоростей. Мне было предложено испытать этот самолет, чтобы подтвердить расчеты конструкторов. Никакого другого самолета, подобного этой экспериментальной машине, вероятно, нельзя будет ожидать на протяжении пяти — шести ближайших лет. Это был завтрашний день авиации. Ко мне вернулось старое чувство беспокойства, я не думал, что встречу более грозный вызов, чем вызов, брошенный мне «Скайрокетом». Я не чувствовал уверенности. Х-3 выглядел так чудовищно, как никакой другой самолет, который я видел до сих пор…

После двухлетнего знакомства со «Скайрокетом» я подходил к этому акулообразному самолету уже как более осторожный и опытный летчик-испытатель. «Скайрокет» был красавцем и уже «на ходу», когда я принял его, а теперь, глядя с большим сомнением на самолет Х-3, я думал о первом полете, который страшит каждого летчика-испытателя. Как все сложится в то утро, когда я должен буду доказать инженерам, что этот самолет способен летать? Этой зимой на холодном и голом дне озера меня будет ожидать этот самолет, похожий на странную птицу, сидящую на мертвой планете. Это будет первый полет в штуке, которая даже не была похожа на самолет и никогда не отрывалась от земли… В этом был самый большой риск.

Кроме того, этот полет связан с огромной ответственностью и требует квалифицированной работы. Это — десять лет труда и еще нечто большее: вера пятисот инженеров, конструкторов, чертежников и аэродинамиков, вложенная в эту странную конструкцию. Самолет был спроектирован так, чтобы преодолевать все возрастающее сопротивление на сверхзвуковых скоростях так же легко, как горячая ложка вонзается в мороженое. Предполагалось, что полет на скоростях свыше тысячи километров в час будет его родной стихией. Но что произойдет на скоростях, меньших чем 1000 км/час? Проблема неожиданно

была перевернута. На этот раз дополнительным противником были малые скорости. Это обрубленное маленькое крыло, вероятно, не сможет поддерживать такой огромный, выпуклый фюзеляж на малой скорости. И неудивительно, если ему потребуется для приземления скорость более четырехсот километров в час. Какие пневматики выдержат такую нагрузку? Прокол пневматика на такой скорости, — и для меня все будет кончено.

Самолет Х-3 был рассчитан на проникновение далеко в глубь зоны сверхзвуковых скоростей и для длительных полетов на этих скоростях вплоть до теплового барьера. Самолет «Скайрокет» достигал таких скоростей, но не мог выдерживать их дольше одной — двух минут из-за нагрева от трения о воздух, что могло бы привести к повреждениям конструкции самолета. Х-3 был машиной, рассчитанной на длительные полеты на таких скоростях: он имел систему охлаждения кабины и был построен из материалов, достаточно прочных, по расчетам инженеров, для преодоления нового барьера. Инженеры не всегда бывали правы, но экспериментальные самолеты не были бы нужны, если все ответы на расчеты инженеров могли быть заранее известны. Гипотеза должна быть доказана.

Я решил подняться в кабину. Чтобы попасть туда, надо было сначала опустить сиденье до земли, а затем нажать на кнопку, приводившую в действие подъемник сиденья, который угрожающе загудел, медленно поднимая меня в нос самолета. Обзор через узкие окна был настолько плохим, что невозможно было видеть землю. Тонкое, кажущееся ненадежным крыло было расположено так далеко позади меня, что находилось вне поля зрения. Придется немного подумать, прежде чем соглашаться ставить на карту свою жизнь. Возможно, благополучное окончание полетов в течение нескольких последних месяцев подействовало на меня успокаивающе.

Боясь взяться за этот самолет, я в то же время боялся, что кто-нибудь другой согласится принять вызов. Наконец, я боялся и того, что сам решусь принять этот вызов.

И вот я опять стою перед проблемой. Свобода выбора. Возможность взглянуть в неизвестное, двигаться вперед. У этой машины было страшное лицо, это был отвратительный зверь, который вовсе не обещал безопасности, но эта машина двигала авиацию вперед.

Я нажал на кнопку. Бззз-з-з — и сиденье опустилось на землю, выпуская меня из Х-3. Я отвернулся от этого чудовищного экспериментального самолета и вышел из помещения к свету и теплу полудня. Солнце сильно грело мне спину.

Джонни ждал меня в своем кабинете, но я пойду к нему не сегодня, а завтра утром. В конце концов с принятием решения нечего было спешить. До первого помета машины еще почти год.

И хотя я предоставил себе остаток дня для решения своего будущего, — это была все та же старая игра с самим собой. Я уже знал ответ.

notes

Примечания

1

Авиабаза в юго-восточной части центральной Англии. — Прим. перев.

2

Чтобы учесть особенности обтекания при сверхзвуковых скоростях, в аэродинамике введено число M, являющееся отношением скорости полета (или воздушного потока) к скорости звука. M = v/a, где v — скорость полета (или потока) и a — скорость звука в воздухе. — Прим. перев.

3

Военно-морская база США на Гавайских островах, на которую 7 декабря 1941 года японцы совершили внезапное нападение. — Прим. перев.

4

Второй завтрак. — Прим. перев.

5

Возглас судьи при игре в бейсбол. Бриджмэн часто употребляет это выражение в переносном смысле. — Прим. перев.

6

Морской вариант самолета Консолидейтед B-24 «Либерейтор». — Прим. перев.

Имеются в виду Японские острова. — Прим. перев.

8

Герой повести Стивенсона «Остров сокровищ». — Прим. перев.

9

Начальная буква английского слова «victory» (победа). — Прим. перев.

10

На уровне моря при давлении 760 мм ртутного столба и температуре 15 °C скорость звука равна 340 м/сек (1225 км/час). — Прим. перев.

11

Шестикратная перегрузка. — Прим. перев.

12

Последние три цифры заводского номера испытываемого самолета. — Прим. перев.

13

День независимости США. В этот день устраиваются всевозможные фейерверки и т. п. — Прим. перев.

14

Тряска самолета в результате попадания вихрей от крыла на хвостовое оперение. — Прим. перев.

15

Специальная машина для перевозки и заправки самолетов с ЖРД. — Прим. перев.

16

Имеются в виду летчики, прибывающие на базу на короткий срок. — Прим. перев.

17

Первым типом реактивного самолета в США был P-59 «Аэрокомета», вторым — F-80 «Шутинг стар». — Прим. перев.

Это толкование Бриджмэна неверно. Во-первых, число М и скорость распространения звука — различные вещи и ставить между ними знак равенства нельзя. Во-вторых, число М в зависимости от индикаторной скорости уменьшается с уменьшением высоты полета, а не увеличивается. Правильно было бы сказать так: любой график соотношения числа М и индикаторной скорости в зависимости от высоты показывает, что число М уменьшается с уменьшением высоты полета при постоянной скорости, а явления, с которыми вы встречаетесь на большой высоте, исчезают на меньших высотах, несмотря на возрастание индикаторной скорости и температуры. — Прим. перев.

19

Автор имеет в виду, вероятно, давление во вспомогательной установке подачи топлива в ЖРД. — Прим. перев.

20

Самопроизвольное наклонение самолета при нейтральном положении элеронов. — Прим. перев.

21

Два винта на одном валу, вращающиеся в противоположных направлениях. — Прим. перев.

22

Дни отдыха в конце недели — суббота и воскресенье. — Прим. перев.

23

Изгибно-крутильные колебания крыла или оперения (под действием аэродинамических, упругих и инерционных сил), которые при достижении некоторой вполне определенной скорости, называемой критической, имеют быстрое возрастание амплитуды колебаний, могущее привести к разрушению самолета. — Прим. перев.

Популярные американские киноактеры. — Прим. перев.

25

Небольшой писсуар. — Прим. перев.